This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

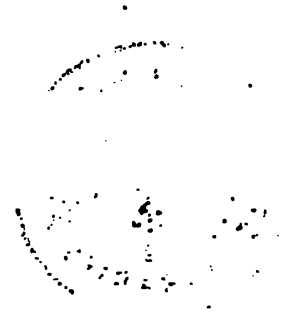
+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES



Ministerio de Gobierno y Fomento

ANEXOS

DE LA

Memoria presentada

A LA

Legislatura de 1906

Sección de Gobierno páginas 1/72
Id " Fomento " 73/264

LA PAZ

TIPO-LITOGRAFÍA "IRIS"—PALZA HERMANOS
PLAZA MURILLO 26—27

1907

J
204
R2

INDICE

Sección de Gobierno

Nº 1.

Página

Decreto Supremo, convocando á elección de Senadores y Diputados por varios distritos 1

Resolución Legislativa, concediendo licencia al H. Senador por el Departamento de Chuquisaca, señor Zamora 3

Circular del Ministerio á las Prefecturas con motivo de las elecciones 3

Telegrama circular á las Prefecturas, con el mismo motivo. 4

Nº 2.

Decreto Supremo, convocando al Congreso Nacional á la ciudad de La Paz 4

Nº 3.

Resolución Legislativa, por la que se concede un voto de gratitud y una medalla al señor Eliodoro Villazón 5

Id, declarando días cívicos en el Departamento de Potosí en memoria del patriota don Tomás Frías 5

Página

Nº 4.

Oficio del Subprefecto de la provincia de Arque, anunciando haberse llevado á cabo la delimitación de un nuevo pueblo en el cantón Quirquiavi..... 6

Acta de fundación del cantón Bolívar..... 6

Resolución Suprema, por la que se aprueba el acta anterior..... 7

Nº 5.

Oficio al Prefecto del Departamento de Cochabamba, relativo al ceremonial para la inauguración de la estatua de Cobija..... 8

Id al mismo, acusando recibo de la inauguración de la mencionada estatua..... 8

Nº 6.

Resolución Suprema, confirmando los autos de la Prefectura de Potosí de fechas 5 de enero y 17 de junio..... 9

Id, negando el recurso de nulidad á don Darío Collazos de la Suprema Resolución de 27 de diciembre de 1905..... 9

Id, manteniendo los autos de la Prefectura de Oruro de fechas 13 y 17 de octubre..... 10

Nº 7.

Id, declarando que la Junta Municipal de Coroico no puede mantener el impuesto sobre alcoholes, ni prohibir su internación á la provincia de Nor Yungas..... 10

Id, intimando á la Junta Municipal de Chayanta sujete sus procedimientos, en la licitación del impuesto del corambre, á las leyes fiscales..... 11

Id, incitando á la Junta Municipal de Lagunillas, con el mismo motivo..... 11

Id, declarando que la patente impuesta por la Junta Municipal de Irupana á los comerciantes de coca, se halla comprendida en la ley de 28 de diciembre..... 12

Id, negando la intimación solicitada al Concejo Municipal de Oruro, referente al impuesto sobre los vinos que se internan... 12

Página

Nº 8.

Oficio del Presidente del Concejo Municipal de Chuquisaca, anunciando haberse fijado el radio mayor de la ciudad de Sucre... 13
Id de la ciudad de Cochabamba..... 14
Id de la urbanización de los pueblos de Sacaba y Colomi..... 14

Nº 9.

Resolución Suprema, declarando válidas las elecciones practicadas en la capital Sacaba, para munícipes suplentes..... 15
Id, declarando no ser de la competencia del Gobierno, la resolución de la consulta formulada por la Junta Municipal de Baures..... 15
Id, declarando que corresponde al Tesoro Fiscal de Oruro, el cobro de los saldos que adeudan los propietarios de terrenos adjudicados por el Estado..... 16
Id, por la que se pasa á conocimiento del Concejo Municipal de La Paz la denuncia contra el Presidente de la Junta Municipal de Sicasica..... 16
Id, declarando ser ilegal la proclamación de munícipe de Salinas de Garci-Mendoza, hecha en favor de don Manuel Sanchez D..... 16
Id, declarando ser ilegal la incorporación de Cleto T. Uriarte á la Junta Municipal de Pucarani y requiriendo el enjuiciamiento del Agente Fiscal..... 17
Id, convocando á elección de Munícipes Suplentes para completar el personal de la Junta Municipal de Aiquile..... 17
Oficio el Presidente del Concejo Municipal del Beni, relativo á las patentes con que grava la Ley de 13 de septiembre de 1900 á las lanchas que surcan el Mamoré..... 18

Nº 10.

Resolución Suprema, haciendo extensivas, á varios empleados subalternos, las disposiciones del artículo 29 del Reglamento General de Correos..... 19
Id, haciendo extensivas, para las Oficinas de Correos de Sucre, Potosí y Oruro, las disposiciones del Supremo Decreto de 4 de agosto de 1904..... 19

Página

Nº 11.

Decreto Supremo, creando y reglamentando la Oficina Técnica de Telégrafos del Estado y dependiente de ella la Escuela de Telegrafía 19

Informe del señor Prefecto del Departamento de Cochabamba 23

Id del Prefecto de Chuquisaca 32

Id del Prefecto de Oruro 39

Id del Prefecto de Tarija 55

Id del Director del Archivo General de la Nación 67

Sección de Fomento

Página

Dirección General de Obras Públicas.

Se organiza esta oficina. 73

Contrato Speyer y Cª

Mensaje especial acerca de la construcción de ferrocarriles en la República..... 81

Informe del Médico de la Comisión de Oruro á Cochabamba..... 84

Ley que determina la construcción de la red ferroviaria en Bolivia..... 88

La vía de Sepulturas es menor que la de Paria..... 90

Los ingenieros de las distintas comisiones no pueden abandonar sus trabajos por otros..... 90

Se ordena que la Casa Speyer y Cª ponga á disposición de la Legación de Bolivia en Washington el saldo resultante á favor del Gobierno y las muestras que se mencionan..... 91

Se ordena el pago de algunos saldos con los fondos depositados por la Casa Speyer y Cª..... 92

Se acepta la propuesta de los señores Speyer y Cª y del National City Bank de Nueva York..... 93

Informe de la Dirección General de Obras Públicas..... 102

Se anuncia la aceptación de la anterior propuesta..... 107

El Concejo Municipal de La Paz congratula al Gobierno por la aceptación de la expresada propuesta..... 108

Se agradece la anterior congratulación..... 109

Página

El Concejo Municipal de Oruro felicita al Gobierno con igual motivo 109
Se agradece la anterior felicitación 110
Se toma nota que el 4 de julio deben comenzar los trabajos de la red ferroviaria 111
Acta de la inauguración de los trabajos de los ferrocarriles Oruro-Viacha, Oruro-Cochabamba y Oruro-Potosí 111

Fomento del Oriente Boliviano.

Se acepta la propuesta del Fomento del Oriente Boliviano 113
Se toma nota de la partida y organización de la Comisión de ingenieros 117

Ferrocarril de Guaqui.

El pago de fletes es condición indispensable para el trasporte y embarque de mercaderías 118
Se autoriza el cobro de almacenaje de diez centavos por cada quintal métrico 119
Se entrega al servicio público la Sección de la Bajada 119
La yareta y el carbón vegetal pagarán media tarifa de 5ª clase 120
Se comunica instrucciones para la seguridad del tráfico en la sección de la Bajada 121
La carga está sujeta al pago del impuesto del muellaje y acarreo 122
Se declara no haber lugar al pago de las indemnizaciones que se solicitan 122
Se autoriza la construcción de un almacén para el depósito de las sustancias inflamables 123
Se comunica haberse dictado disposiciones para la seguridad del tráfico en la Bajada 124
Los trabajos en la sección de la Bajada no son de carácter adicional sino de conservación 124
Es obra adicional de carácter permanente la construcción de un almacén para sustancias inflamables 126
La Compañía arrendataria está obligada á pasar los cuadros y balances de la línea 127
Debe regularizarse el servicio de vapores del Lago 127
Se limita á 12 kilógramos el peso del equipaje de los pasajeros 128
Se anuncia que se regularizará el servicio de vapores del Lago 129
Se toma nota de las declaraciones hechas en el oficio anterior 130

Página

Se insinúa la construcción de un galpón en Guaqui..... 130
El Tesoro Nacional debe abrir una cuenta especial de los préstamos de la Peruvian..... 132
Se aprueban las medidas tomadas para la seguridad del tráfico en la Bajada..... 132
Se aprueba la erogación de Bs. 3,000 en los trabajos de Purapura..... 133
Se explican las causas del retardo de desembarque de la mercadería en Guaqui.....—..... 133
Los tesoros pagarán Bs. 0.10 % sobre su valor declarado 134

Ferrocarril de Antofagasta.

Se acepta la propuesta de "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." para los estudios del ferrocarril de Uyuni á Potosí..... 136
No se acepta las declaraciones del señor Subadministrador.—Se rectifican algunos conceptos..... 137
Se incita á la Empresa aumente el material rodante..... 139
Se ordena la remisión de datos relativos al rendimiento de la línea..... 140
Se anuncia la remisión de datos relativos al tráfico de la línea..... 141
Se insinúa por el comercio de Sucre la cancelación del lanchaje en Antofagasta..... 141
Se anuncia que se atenderá al tráfico comercial prestándole las facilidades que demande..... 142
Se reiteran órdenes para la inspección de las condiciones del tráfico..... 143

Ferrocarril de Uyuni á Potosí.

Se concede un nuevo plazo á "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." para que presente los planos del ferrocarril Uyuni-Potosí..... 145
Se declara sin efecto la concesión otorgada á "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." para la construcción del ferrocarril Uyuni–Potosí..... 146

Camino de Buena Vista al Ichilo.

Se toma nota del resultado satisfactorio de la expedición España..... 149
Informe de la Comisión técnica..... 150

Página

Camino de Puerto Suárez á Santa Cruz.

Informe del ingeniero Gauthier..... 166
Se ordena la continuación de los trabajos de Santa Cruz á Puerto Suárez..... 171
Se aprueba la cuenta de la Legación en Buenos Aires por remisión de fondos y compra de carabinas..... 171
Se anuncia que se harán gestiones diplomáticas para la continuación de los trabajos y que se harán remesas mensuales de Bs. 18,000..... 172
Informaciones acerca del canal de navegación entre Puerto Sucre y el río Paraguay..... 173

Camino al Quimome.

Instrucciones que se trasmiten para la fundación de una colonia..... 177
Se autoriza la remisión de fondos para el camino al Quimome..... 178
Se insinúa que el camino de Yacuiba llegue directamente á Charagua..... 178
Se indica las condiciones en que puede abrirse el camino al "Cafetal"..... 179
Se apresuren los trabajos del camino de Cordillera á Chiquitos..... 180

Camino al Chimoré.

Se crea una Junta Directiva encargada de la dirección de los trabajos..... 181
Se organiza la Junta Directiva al Chimoré y defensivos del Rocha..... 182
Se anuncia el estudio del camino al Arepucho..... 183
Informe del ingeniero señor Arturo Weiss..... 183

Camino de San Ignacio al Cafetal.

Se comunica instrucciones para su apertura..... 189

Camino de Yacuiba á Lagunillas.

Convocatoria á propuestas..... 191

Página

Camino del Carmen á Mercedes.

Propuesta de los señores Carmelo Flores y Cirilo Melgar... 193
Autorización para aceptar la propuesta de Flores y Melgar..... 194

Otros Caminos.

Se comunican instrucciones al ingeniero Knaudt para la inspección del camino á Puerto Pando..... 195

Carreteras.

Se convoca á propuestas para la de Sucre á Potosí..... 197
Se acepta la propuesta del señor Jorge V. Bozo..... 198
Se anuncia la remisión de fondos para la construcción de los trabajos..... 200
Se anuncia la remisión de fondos para la reparación del camino..... 201
Se acepta la propuesta del señor Santiago.K. Hutcheon.... 201

Carretera de La Paz á Oruro.

Se autoriza el recargo de tarifas por hacerse el tráfico sin conexión con el Ferrocarril de Guaqui..... 204
Se ordena la inspección del camino y del material rodante..... 204
Se previene que si no se corrigen las irregularidades del tráfico ha de rescindirse el contrato..... 205

Carretera de Caracollo á Tres Cruces.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para su apertura..... 206

Carretera de Tres Palcas á Escoriani.

Se autoriza para su apertura á los señores Aramayo Frank y Cª..... 207

Carretera de Uyuni á Potosí.

Se remitirán fondos para la continuación de los trabajos... 207

Automóviles.

Se rechaza la propuesta de Lama y Ossa para el establecimiento del servicio de automóviles..... 208

Propuestas para el establecimiento de diligencias.

Se complementa el Supremo Decreto sobre timbres..... 209

Prestación Vial.

Se trasmiten á la H. Representación por Cochabamba los datos que solicitó relativos al servicio de prestación vial..... 210
Se remite la ley y decreto reglamentario del servicio de prestación vial..... 213
Ley reformatoria del servicio de prestación vial..... 215
Decreto reglamentario del servicio de prestación vial..... 216
En la provincia de Poopó se aplica el rendimiento del impuesto á la apertura de un camino á Antequera..... 222
Se reglamenta la anterior ley..... 223
Se trasmiten instrucciones para la formación de padrones en el Departamento de Chuquisaca..... 224
Se autoriza la aplicación de un quebranto á las economías de 1905..... 224
Se comunican instrucciones para la formación de padrones en Chuquisaca..... 225

Lagunas de Potosí.

El ingeniero Cornejo se encarga de los trabajos de las lagunas de Huacani y San José..... 226
Informe del ingeniero Alberto F. Cornejo..... 227

Aguas Potables.

Se ordena la remisión de fondos para la traslación del ingeniero Doynel..... 230
Se concede al Concejo Municipal de Oruro dos metros cúbicos de agua..... 231
Se aprueba un contrato de cesión de terrenos para las instalaciones de las aguas en Sucre..... 231
Se toma nota de la organización de la Junta Impulsora de la provisión de aguas potables á la ciudad de Santa Cruz..... 232
Se insinúa se hagan nuevas gestiones para la consecución de un empréstito..... 232

Página

Se anuncia que se harán nuevas gestiones para la consecución de fondos 233
Se autoriza la construcción de un refuerzo de 15 centímetros en el canal de depósito 234
Se ordena la remisión de fondos para las obras de drenaje 235
Se anuncia la remisión de fondos para las aguas de Challapata 235
Se ordena la mas pronta traslación del material para el servicio de aguas en Santa Cruz 236
Se anuncia la próxima colocación de un empréstito 236
Se anuncia las mejoras que han de hacerse en la provisión de aguas en la ciudad de La Paz 237

Río Rocha.

Se toma nota de las informaciones relativas á las crecientes de los días 7 y 8 de noviembre de 1905 239
Se comunica la colocación de un puente sobre el río Rocha 240
El ingeniero M. Pease se hace cargo de la dirección de los trabajos 240
Se organiza la Junta directiva de los trabajos y se fijan sus atribuciones 241
Se fijan las atribuciones del ingeniero director de la obra... 242
Se toma nota del estado en que se hallan los trabajos..... 243
Se autoriza la inversión de fondos para la continuación de la obra 243
Se toma nota de las indicaciones del ingeniero Pease para dictar la conveniente resolución 244
Se organiza la Junta directiva y se anuncia la consecución de un empréstito de 100,000 Bs 245

Aprovechamientos hidráulicos.

Fuerza hidráulica del río de Palca 246
Se indica las condiciones en las que se haría el estudio de la fuerza hidráulica del Pilcomayo 249
Instrucciones para que se efectúe el estudio encargado al ingeniero Dünkelmberg 250
Informe del Jefe de la Sección de Electricidad é Hidráulica, sobre los estudios verificados en el estrecho de Tiquina 251
Se encarga al ingeniero Paridant el estudio de las aguas de Cajamarca y Totora 254

Página

Ruinas de Tiahuanaco.

Se comunican instrucciones al conservador de las ruinas..... 256

Misión Topográfica.

Debe atenderse á los gastos de curación y traslación á París del señor Jaques Sever..... 258
Se reconoce en favor de Hachete y C^{a} de Paris un crédito por 98,000 Francos..... 259

Edificios Fiscales.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para la reparación de edificios públicos en la ciudad de Oruro..... 261
Se autoriza la inversión del sobrante de Bs. 1,066.60 en la adquisición de materiales para la casa de correos de Oruro..... 262
Se autoriza la consecución de un empréstito de Bs. 25,000 para la obra del Palacio de Gobierno de La Paz..... 263
Se deniega la solicitud de Rosazza Prim, que pide la devolución de Bs. 510... 263

GOBIERNO

N° 1.

ISMAEL MONTES

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que en el presente año debe renovarse el personal de las Honorables Cámeras Legislativas, en conformidad á las prescripciones de los artículos 58 y 63 de la Constitución Política del Estado.

Que el artículo 65 del Reglamento Electoral determina la fecha en que debe verificarse las respectivas elecciones.

Que el Honorable Senado Nacional por resolución de 10 de agosto del año próximo pasado al conceder licencia al Senador propietario señor Pastor Sainz insinuó la necesidad de convocar á elección de un Senador suplente por el Departamento de Chuquisaca.

Decreto:

Artículo 1° — El primer domingo del mes de mayo venidero, se elegirán Senadores y Diputados por los distritos electorales siguientes:

SENADORES

Por el Departamento de Chuquisaca	1
Id id de La Paz	1
Id id de Santa Cruz	1
Id id de Tarija	1
Id id del Beni	2

DIPUTADOS

Por la capital Sucre y Yamparaez	2
Id la Provincia de Cinti (1ª Sección)	1
Id id id de id (2ª Sección)	1
Id id id del Azero	1
Por la ciudad de la Paz y su Cercado	1
Id la Provincia de Omasuyos (1ª Sección)	1
Id id id de id (2ª Sección)	1
Id id id de Pacajes (1ª Sección)	1
Id id id de id (2ª Sección)	1
Id id id de Sud Yungas	1
Id id id de Muñecas	1
Id id id de Caupolicán	1
Por la ciudad de Cochabamba	3
Id la Provincia Campero	1
Id id i l Totora	1
Id id id Arque	1
Por la ciudad de Potosí y su Cercado	2
Id id Provincia de Porco	1
Id id id de Linares	1
Id id id de Charcas	1
Por la Provincia Poopó (Dpto. de Oruro)	1
Id id id Carangas id de id	1
Pos la ciudad de Santa Cruz, su Cercado y Provincia del Sara	2
Por la Provincia Cordillera	1
Id id id Chiquitos	1
Id id id Velasco	1
Por la ciudad de Tarija	1
Id id Provincia Concepción	1
Por el Beni y Magdalena	1

Artículo 2°—El mismo día, en el Departamento de Chuquisaca, se elegirá un Senador suplente para el periodo de 1904 á 1910.

El señor Ministro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente decreto.

Dado en la ciudad de La Paz, á 5 de marzo de 1906. —

ISMAEL MONTES

Aníbal Capriles,

Ministro de Gobierno y Fomento.

SECRETARIA DEL H. SENADO NACIONAL — La Paz, Agosto 11 de 1905.

Al señor Ministro de E. en el D. de Gobierno y Fomento.

Presente

Señor:

Me es grato poner en conocimiento de Ud. que la H. Cámara de Senadores, en sesión de fecha de ayer, ha aprobado la siguiente resolución:

" El Senado Nacional, aprueba con dispensación de trámites el " anterior informe de la H. Comisión de Poderes, en la solicitud de " licencia del Senador por el Departamento de Chuquisaca, con la " única adición de que siendo el señor Zamora propietario por Ta- " rija, se insinua al Poder Ejecutivo para que convoque á elecciones " de suplentes. Registrese — Sala de sesiones del Senado Nacional — " La Paz, agosto 10 de 1905 — E. VILLAZON — José CARRASCO. Se- " nador Secretario ".

Lo que tengo el agrado de trascribir á Ud. para los fines de ley, repitiédome muy atento y obsecuente

Seguro Servidor

José CARRASCO

Senador Secretario.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMEOTO. — La Paz, Marzo 5 de 1906.

Al señor Prefecto del Departamente de .....

Señor:

Con motivo de las elecciones de Mayo próximo venidero para la renovación de parte del personal que compone el Poder Legislativo, tengo el agrado de dirigirme á Ud. recordándole el deber ineludible de velar por el cumplimiento del programa del actual Gobierno, que desea la libertad mas ámplia en las funciones del voto popular.

En esta virtud, sírvase no excusar medida alguna de su parte, para que en las elecciones próximas, se manifieste al par que la voluntad espontánea del pueblo la neutralidad con que el Gobierno concurre á esos actos soberanos.

Dios gue. á U.

ANÍBAL CAPRILES.

Telegrama Circular.

La Paz, 2 de mayo de 1906.

Señor Prefecto del Departamento de.....

Para evitar alteraciones de orden público motivada por manifestaciones políticas tumultuosas con motivo de trabajos electorales, este Ministerio juzga de indispensable nececidad que la autoridad departamental evite esas reuniones, en especial durante la noche, é imponga severos castígos á expresiones hirientes contra cualesquiera de los partidos, así como á exesos de embriaguez que turben la tranquilidad del vecindario, procurando mantener el principio de autoridad por todos los medios legales.

CAPRILES

Ministro de Gobierno.

N° 2.

ISMAEL MONTES.

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Que el artículo 41 de la Constitución Política del Estado, faculta al Poder Ejecutivo para designar el lugar en el que el Congreso debe ejercer sus funciones.

Que existen motivos de interés nacional para hacer uso de la facultad citada. Con acuerdo unánime del Consejo del Ministros.

Decreto:

Artículo único. — El Congreso Nacional ordinario del presente año, se reunirá en esta ciudad de La Paz, el 6 de agosto próximo.

El señor Mimistro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Dado en el Palacio de Gobierno de La Paz, á los 4 días del mes de junio de 1906.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.
Claudio Pinilla.
Juan M. Saracho.
D. del Castillo.
José S. Quinteros.
M. V. Ballivián.

N° 3.

EL SENADO NACIONAL.

Teniendo en consideración los largos é importantes servicios prestados á la Patria por el eminente ciudadano doctor Eliodoro Villazón.

Resuelve:

Se le concede un voto de gratitud, que se consignará en el acta del día y le acuerda una medalla de oro que llevará en el anverso estas palabras:

El Senado de Bolivia á su Presidente Eliodoro Villazon — 1905 — y en reverso:

Justicia al mérito.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales y á la H. Cámara de Diputados á fin de que se sirva consignar la partida correspondiente en el Presupuesto de la gestión de 1906.

Sala de sesiones del H. Senado Nacional.

La Paz, 16 de octubre de 1905.

MACARIO PINILLA.

José Carrasco
Senador Secretario.

Cúmplase con arreglo á la Constitución Política del Estado.

La Paz, 24 de octubre de 1905.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles
Ministro de Gobierno y Fomento.

EL SENADO NACIONAL.

Resuelve:

En ejercicio de la atribución 7ª del artículo 64 de la Constitución Política del Estado y en homenaje á la memoria del que fué gran patriota don Tomás Frias y para honrar el primer centenario de su natalicio, se declaran días cívicos por esta vez en el Departamento de Potosí, los días 20, 21 y 22 de diciembre próximo.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales, Sala del Senado Nacional.

La Paz, noviembre 6 de 1905.

ELIODORO VILLAZON

José Carrasco
Senador Secretario.

Cúmplase con arreglo á la Constitución Política del Estado.

La Paz, 20 de noviembre de 1905.

ISMAEL MONTES

Aníbal Capriles
Ministro de Gobierno y Fomento.

N° 4.

SUBPREFECTURA DE LA PROVINCIA DE ARQUE. — Capinota, agosto 15 de 1905.

Al señor Ministro de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor:

Dando exacto cumplimiento á sus previsoras órdenes, he hecho practicar la delimitación del radio urbano para un nuevo pueblo, en el cantón de Quirquiavi, por donde se verifica el trazo de la línea ferroviaria á la ciudad de Cochabamba. — Con la acta de fundación que en copia adjunto, doy cuenta á esa superioridad esperando que sea de su aprobación.

Felicitando á Ud., señor Ministro, por este nuevo paso de progreso que se ha dado bajo su ilustrado Gobierno, me es honroso suscribirme como su atento Servidor

ROBERTO MALDONADO.

Acta de fundación.

En Quirquiavi á h. 3 p. m. del día de hoy diez y seis de julio de mil novecientos cinco. — Hallándose presentes el señor Subprefecto de la provincia de Arque don Roberto Maldonado; el Presidente de la Junta Municipal doctor Medardo Soria; los decanos doctor Telésforo Jimenez, don Faustino Vargas; el Ajente Fiscal doctor Angel C. Quintanilla; los peritos nombrados; el Párroco y vecinos del pueblo, con objeto de fundar una nueva población en el canchon Norte adjudicado por ley de 1° de diciembre último á la Municipalidad. Constituidos así solemnemente, en cumplimiento de resoluciones supremas, se procede á delimitar el rádio urbano y consiguiente formación de localidad con delineación de la plaza y calles del ancho de diez metros, ubicación del Templo y edificios públicos, que debe constar del respectivo plano topográfico; por lo que se dió el nombre del " Cantón Bolivar " como homenaje de gratitud á los heróicos sacrificios del

Libertador. — Los límites del nuevo pueblo quedan establecidos en la forma siguiente: al Sud el rio grande que va á Chayanta y Panacachi; al Este tierras de comunidad; al Norte las mismas tierras; y al Oeste el rio principal. — Para comprobante firman en doble ejemplar los señores de la Comisión. — Roberto Maldonado — Medardo Soria — Telésforo Jimenez - Faustino Vargas — Angel C. Quintanilla — Lisandro Arce — Pedro del Rivero. — Nota: al Noreste se encuentran los minerales de Colcha, Berenguela y Tucsuhuma á distancia de cinco leguas; al Sud los de Chayanta, Uncia, Llallagua y Guanuni; al Oeste los de Oruro, y al Este el extenso cantón de Sacaca.

PEDRO DEL RIVERO.
Secretario de la Comisión.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. - La Paz, 28 de agosto de 1905.

Vistos, el precedente oficio del Subprefecto de la provincia de Arque del Departamento de Cochabamba y el acta de fundación y delimitación urbana de la nueva población denominada " Canton Bolivar ", y considerando: que la ley de 1º de diciembre de 1904, ha adjudicado á la Junta Municipal de la 2ª sección de la provincia de Arque los terrenos que están inmediatos al actual pueblo de Quirquiavi para la formación de otro nuevo, donde debe trasladarse aquel previo levantamiento del respectivo plano; que el acta suscrita en Quirquiavi el 16 de julio último, consigna los límites de la futura población, con delineación de la plaza y calles del ancho de diez metros, ubicación del templo y edificios públicos, que deberán constar en el plano topográfico que se levante, se resuelve: apruébase el acta de fundación del nuevo " Cantón Bolivar ", en la comprención de la 2ª sección municipal de la provincia de Arque, debiendo levantarse, á la brevedad posible el plano respectivo que será sometido al conocimiento del Gobierno para su aprobación.

Regístrese.

MONTES.

Aníbal Capriles.

N° 5.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO—La Paz, 16 de mayo de 1906.
Al señor Prefecto del Departamento de Cochabamba.

Señor:

Tengo el agrado de referirme á su telegrama de 12 del corriente, cuyo recibo acusé en su oportunidad.

La Estatua de Cobija, que mantendrá vivo el recuerdo de una fracción del territorio nacional, que por la fuerza de los acontecimientos ha pasado á constituir parte de otro país, ha obedecido á una iniciativa del Prefecto de ese Departamento, habiendo intervenido el Gobierno solo de una monera subsidiaria mediante la remisión de los fondos necesarios para la terminación de los trabajos.

En razón de lo expuesto, es á la Prefectura de ese Departamento á quien corresponde acordar el ceremonial con el que se hará la solemne instalación de tan significativo monumento.

En tal sentido queda Ud. autorizado para tomar las medidas convenientes á fin de imprimir la mayor solemnidad posible á dicho acto.

Soy de Ud. atento y Seguro Servidor

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, junio 4 de 1906.
Al señor Prefecto del Departamento de Cochabamba.

Señor:

Con agrado me hé impuesto del contenido de su atento oficio de fecha 30 del próximo pasado mes, en el que se sirve Ud. comunicarme que el acto de la inauguración de la estatua de Cobija en esa ciudad, se há llevado á cabo con toda solemnidad y entusiasmo.

Al felicitar á Ud. por el felíz resultado que há alcanzado la erección de este monumento, cúmpleme manifestarle la complacencia del gobierno por ver satisfechas las aspiraciones del pueblo en general.

Aprovecho de esta ocasión para saludar á Ud. como su obsecuente Servidor

Aníbal Capriles.

N° 6.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 25 de Agosto de 1905.

Vistos los presentes obrados y considerando: que los autos de la Prefectura del departamento de Potosí, de fecha 5 de enero y 17 de junio últimos, corrientes á fojas 7 vuelta y fojas 14, cuya revocatoria se solicita por los Curacas de los aillos " Guaycaya " y " Alcatuyo " de la provincia de Linares, se hallan dictados dentro de las facultades conferidas por el inciso 2° del artículo 53 del Decreto Reglamentario de la Ley de Organización Política de 10 de enero de 1903; que en dichas disposiciones prefecturales no se definen derechos controvertidos, ni se alteran decisiones judiciales; que no se hallan comprobadas las infracciones de leyes que se acusan; con lo dictaminado por el señor Fiscal de Gobierno, *se resuelve:* confírmanse los autos de la Prefectura de Potosí de fecha 5 de enero y 17 de junio últimos. En consecuencia, las partes contendientes se abstendrán de cometer atropellos y violencias contra las personas y propiedades, debiendo someter sus reclamaciones al fallo de la justicia ordinaria.

Regístrese y devuélvase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 27 de abril de 1906.

Vista la solicitud de fs. 26 suscrita por Dario Collazos, en la que interpone el recurso extraordinario de nulidad, de la Suprema Resolución de 27 de diciembre de 1905, corriente á fs. 25 de estos obrados, y considerando: que según el artículo 812 del Código de Procedimiento Civil, el recurso de nulidad solo podrá admitirse de las sentencias ó autos definitivos que causan ejecutoria; que la resolucion acusada de nulidad no define derecho controvertido y se le limita á mantener providencias dictadas por la Prefectura de Oruro, en ejercicio de sus peculiares atribuciones; que el expresado recurso extraordinario ha debido interponerse ante la autoridad que dictó la resolución impugnada, en grado de apelación; con el dictámen fiscal que precede, se resuelve: no ha lugar á concederse el recurso de nulidad interpuesto por Dario Collazos, corriente á fs. 26 de estos obrados.

Regístrese y devuélvase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 27 de diciembre de 1905.

Vistos los presentes obrados y considerando: que es atribución peculiar de las Prefecturas de Departamento mantener el orden público, y protejer las personas y propiedades contra los ataques de hecho, pudiendo requerir, en su caso, el auxilio de la fuerza armada sea del Ejército ó de la guardia nacional; que los autos expedidos por la Prefectura de Oruro en el 13 y 17 de octubre último cuya revocatoria se solicita por Dario Collazos, se hallan dentro de las prescripciones de la Ley de Organización Politica; que en dichos autos no se definen derechos controvertidos ni se usurpan ajenas atribuciones; que el Gobierno no tiene facultad para revisar actos de las autoridades políticas departamentales, legalmente dictados; con el dictámen fiscal que procede, se resuelve: mantiénense los autos de la Prefectura de Oruro, de fechas 13 y 17 de octubre último, corrientes á fs. 15 y fs. 17 vuelta de estos obrados.

Regístrese.

MONTES.

Aníbal Capriles.

N° 7.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 23 de noviembre de 1905.

Vista la representación de la Junta Municipal de la 1ª sección de la provincia de Nor Yungas, que en copia certificada corre en estos obrados y considerando: que el artículo 3º del acuerdo diplomático de 17 de agosto de 1881, modificatorio del 5º del tratado de comercio celebrado con la República del Perú, en 7 de junio del mismo año, determina que los alcoholes peruanos internados para el consumo de Bolivia, pagarán por todo derecho fiscal y municipal ochenta centavos por galón; que las disposiciones de las Ordenanzas Municipales no afectan á las estipulaciones de los pactos internacionales que tienen carácter obligatorio; que es deber del Gobierno velar por el cumplimiento de las leyes; que el artículo 4º de la Constitución Política del Estado consagra el principio de la libertad de trabajo y el ejercicio libre de toda industria lícita; de conformidad al dictamen fiscal, y en ejercicio de atribución constitucional, se declara: que la Junta Municipal de Coroico no puede mantener el impuesto sobre los alcoholes sujetos al Estanco, ni menos prohibir la internación del indicado artículo á la provincia de Nor Yungas.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 17 de octubre de 1905.

Vista la representación del H. Diputado por la provincia de Chayanta, en la que pide se intime á la Junta Municipal de Colquechaca, á fin de que revoque la adjudicación que ha hecho del impuesto del corambre en favor de Vicente Periza, por ser contraria á ley y considerando: que la ley de 27 de octubre de 1889, al abolir las aperturas en toda clase de remates de bienes y rentas fiscales ó municipales, determina, que el contrato queda definitivamente perfeccionado con la adjudicación de mejor postor, en acto de remate á puja abierta; que de los obrados acompañados, consta que la Junta Municipal de Almonedas de Colquechaca por auto de 17 de abril último, aprobado por la respectiva Corporación Municipal, sin previa convocatoria á licitación, aceptó la propuesta de Vicente Periza, para la compra de los cueros de ganado vacuno que se internen á la Aduana Municipal, á razón de seis bolivianos cincuenta centavos cada uno; que dicho acto infrinje la disposición legal citada, en ejercicio de la atribución 8ª del artículo 89 de la Constitución Política del Estado, *se intima:* á la Junta Municipal de la provincia de Chayanta del Departamento de Potosí, para que dejando sin efecto la aceptación de la propuesta de Periza, sujete sus procedimientos en la licitación del impuesto del corambre á las leyes fiscales del caso.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 7 de diciembre de 1905.

Visto el memorial de fs. 33 de estos obrados, en el que se solicita se intime á la Junta Municipal de la 1ª sección de la provincia de Cordillera del Departamento de Santa Cruz (Lagunillas) al cumplimiento de las leyes que rigen el arrendamiento de las rentas municipales, y considerando: que la ley de 27 de octubre de 1889, establece que los remates de bienes y rentas fiscales ó municipales quedan definitivamente perfeccionados con la adjudicación al mejor postor, en acto de remate á puja abierta; que las prescripciónes de las leyes deben cumplirse con preferencia á resoluciones supremas dictadas con caracteres especiales; que la Junta Municipal de Lagunillas al disponer el cobro del impuesto de corambre por administración, no obstante de haberse presentado propuesta como base de la subasta, ha infringido disposiciones legales; en ejercicio de la atribución 8ª del artículo 89 de la Constitución Política del Estado, se incita á la Junta Municipal de Lagunillas (1ª sección de la provincia de Cordillera) para

que en la licitación del impuesto de corambre sujete sus procedimientos á las leyes del caso.

Regístrese y devuélvase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 10 de abril de 1906.

Vista la consulta formulada por la Junta Municipal de la 2ª Sección de la provincia de Sur Yungas, y considerando: que el artículo 7º de la ley de 28 de diciembre de 1905, dispone que la coca producida en Yungas é Inquisivi de La Paz, queda eximida de todo impuesto municipal; que es lógico presumir que dicha exención se refiere aun á las patentes que pagaban los comerciantes ó rescatadores en razón de haberse aumentado el impuesto sobre el producto de la coca, con el dictámen fiscal que precede, se declara: que la patente impuesta por ordenanza de la Junta Municipal de Yrupana á los comerciantes y rescatadores de coca, se halla comprendida en la disposición del artículo 7º de la Ley de 28 de diciembre último.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. - La Paz, 23 de marzo de 1906.

Vista la solicitud de fs. 8 de estos obrados y considerando: que el acuerdo diplomático de 4 de julio de 1887 que es ley de la República, al fijar los verdaderos alcances del artículo 4° del Tratado de Comercio y Aduanas vigente entre Bolivia y el Perú, determina claramente que la liberación de los derechos fiscales y municipales, tanto en el tránsito como en el consumo de los productos naturales ó manufacturados que se importan del Perú á Bolivia ó vice-versa, no se oponen al derecho perfecto con que en ambos países pueden establecerse impuestos fiscales ó municipales sobre los artículos naturales y manufacturados del otro, destinados á consumo, siempre que se observe igual procedimiento, gravando en la misma proporción el similar de que cada uno de ellos es productor; que la ordenanza de impuestos municipales vigente en la ciudad de Oruro, grava los vinos nacionales importados á esa plaza para su consumo; de conformidad al dictámen fiscal que procede, se resuelve: no ha lugar á la intimación solicitada, por cuanto el H. Concejo Municipal de Oruro cobra legal-

mente el impuesto sobre los vinos que se internan para el consumo de esa localidad.

Regístrese, trascríbase y devuélvase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

N° 8.

PRESIDENCIA DEL CONCEJO MUNICIPAL DE CHUQUISACA. — Sucre, junio 7 de 1906.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor:

El H. Concejo en su sesión de 3 del actual, cumpliendo el Supremo Decreto de 25 de noviembre de 1905, ha fijado el radio mayor de la ciudad, acordando la ordenanza que trascrita es como sigue: " Ordenanza ".

Artículo 1°.—Se toma por centro de partida la pila central de la " Plaza 25 de mayo, " de conformidad al artículo 32 inciso 1° de la Ley Orgánica de Municipalidades de 15 de noviembre de 1897; y se fija por radio mayor de la población, la circunferencia de tres kilómetros medidos desde el punto anteriormente indicado.

Artículo 2°.— Para los fines del Decreto Snpremo á que se hace referencia; publíquese por bando y por la prensa.

Por tanto: cúmplase en todas sus partes la ordenanza dictada por el H. Concejo.

Sucre, junio 4 de 1906.

N. Careaga.

Armando D. Alvarez-Srio.

Con este motivo, me es grato reiterarle mis consideraciones de particular aprecio, con que me suscribo atento servidor

NESTOR F. CAREAGA.

EL CONCEJO MUNICIPAL DE COCHABAMBA, cumpliendo la Ley de 25 de noviembre de 1905, de acuerdo con el dictámen de la Comisión míxta de Obras Públicas y Policia, fija el radio urbano de la capital de su jurisdición, en la forma siguiente:

Tomando como punto de partida los " Pilares del Padre Borja" en Muyurina, se seguirá la margen izquierda del rio " Rocha " hasta un punto en frente al nuevo matadero y pasando al sud de este establecimiento con dirección al este, llegará al límite entre las propiedades de Ambrosio Vera y Ezequiel Méndez; se diriguirá en seguida al sud hasta la reunión de los caminos de La Tamborada y Jayguaico. De este punto irá en línea recta á la cumbre del Tieti á encontrar el camino que conduce al Valle, de donde continuará hácia el norte por la base de las cerranias del Tieti y Alalay hasta el abra frente al Polígono de cuya cumbre seguirá otra recta atravesando la laguna, hasta la intercesión del camino del Abra con el cerro de San Pedro, desde donde continurá por la base de la expresada cerranía con dirección al norte hasta el punto de partida.

Cochabamba, mayo 17 de 1906.

Por cuanto: la H. Junta Municipal en uso de sus atribuciones penetrada de la necesidad de formalizar las demarcaciones establecidas en 30 de enero de 1801 y en 21 de julio de 1885 y á fin de establecer clara y definitivamente los linderos de los territorios urbanos de su distrito.

ACUERDA.

Artículo 1°. —Son poblaciones urbanas los pueblos de Sacaba (Capital de Provincia) y de Colomi bajo los linderos detallados en los artículos siguientes:

Artículo 2º.—Se consideran predios urbanos en Sacaba, Capital de la Provincia, todos los que se hallan comprendidos dentro de los siguientes linderos: al Norte, el rio Mailanco; al Este, el rio Chusuguañuseca; al Sud, el rio Laba-baba conocído bajo la denominación del *Panteón;* al Oeste, el primer rio denominado *Barranco.*

Artículo 3°— Se consideran igualmente predios urbanos en Colomi, todos los que se hallan comprendidos dentro de los siguientes linderos: al Norte, el rio Lirinni; al Este, el rio principal denominado comunmente rio grande ó de Colomi; al Sud, el lindero de las fincas del Centro y Chonioco; y al Oeste, la base de la serrania.

Por tanto: se ordena su publicación por bando y la prensa para los fines consiguientes sin perjuicio de trascribirse en el acta del día de hoy y tomarse razón.

Sacaba, junio 13 de 1897

FIDEL VILLAZON.

José V. Zapata.
Secretario

N° 9.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 17 de octubre de 1905.

Vista la consulta formulada por la Junta Municipal de la provincia del Chapare, relativa á la legalidad ó ilegalidad de la elección suplementaria de munícipes practicada el 26 de marzo último, en la que no se han recibido los sufragios de la primera mesa receptora, por extravio del Registro cívico respectivo, considerando: que la falta de concurrencia de los ciudadanos inscritos en el referido Registro acusa una omisión insubsanable en el acto de dicha elección: que es lógico presumir que el resultado del escrutinio de la elección á la que han concurrido los electores de las mesas segunda y tercera no hubiese variado con los de la primera: que existen precedentes establecidos por los que han admitido al seno de las corporaciones municipales, á ciudadanos elegidos sin el funcionamiento de alguna mesa receptora á consecuencia de casos fortuitos, se resuelve: son válidas las elecciónes practicadas en la capital Sacaba el 26 de marzo último para munícipes suplentes de la respectiva Junta.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. -- La Paz, 8 de noviembre de 1905.

Vista la representación de la Junta Municipal de Baures, corriente á fs. de estos obrados, y considerando: que las cuestiones sobre derechos de propiedad deben ser resueltas por las autoridades judiciales mediante los respectivos juicios, aún cuando en ellos intervengan las Corporaciones Municipales; de conformidad al dictámen fiscal que precede, se declara: no ser de la competencia del Gobierno la resolución de la consulta formulada por la Junta Municipal de Baures, la que debe hacer valer sus derechos ante los tribunales ordinarios.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 22 de diciembre de 1905.

Vista la consulta formulada por la Junta Municipal de 1ª sección de la provincia " Abaroa, " sobre si élla ó el Tesoro Departamental de Oruro debe cobrar los saldos que adeudan los propietarios de terrenos en dicha provincia por adjudicaciones hechas por el Estado, considerando: que el artículo 6º del Supremo Decreto de 30 de mayo de 1893, expresa que el producto de los remates de lotes de terrenos en la nueva ciudad de Challapata, practicados en conformidad al artículo 5º del mismo Decreto, queda preferentemente destinado á la construcción de edificios fiscales, se resuelve: coresponde al Tesoro Fiscal de Oruro el cobro y recepción de los mencionados saldos para la construción de edificios fiscales.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 28 de diciembre de 1905.

Vistos y considerando que el artículo 54 de la Ley Orgánica de Municipalidades, encarga á los Concejos Departamentales la supervijilancia sobre las Juntas para la exacta y fiel aplicación de los fondos que les corresponden administrar; que los actos denunciados por el Fiscal de Partido de Sicasica en el telegrama y oficio corrientes á fs. y 5 de estos obrados, son de la esclusiva responsabilidad del Presidente de la Junta, por cuanto la Municipalidad no les ha dado debida aprobación, se resuelve: pasen estos obrados al conocimiento del H. Concejo Municipal de este Departamento para los efectos de lo prescrito en el artículo de la Ley Orgánica de Municipalidades, debiendo remitir el Fiscal de Partido de Sicasica, á la Fiscalia de Distrito, los documentos que manifiesten la culpabilidad del Presidente de la Junta Municipal en la percepción del producto del remate de la sisa de harinas, para que requiera lo conveniente.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 5 de febrero de 1906.

Visto el oficio de la Prefectura y Comandancia General del Departamento de Oruro, en el que comunica que en las elecciones municipales efectuadas en Salinas de Garci-Mendoza, capital de la 2ª Sec-

ción de la Provincia " Abaroa, " ha sido elegido Municipe el señor Manuel Sanchez Durán, que inviste carácter sacerdotal; considerando: que el artículo 9º de la Ley Orgánica de Municipalidades concordante con el inciso 2° del Reglamento Electoral, prohibe ser Munícipes á los clérigos ordenados *in sacris;* se resuelve: es ilegal la proclamación de munícipe propietario de Salinas de Garci-Mendoza, hecha en favor del señor Manuel Sanchez Durán.

Regístrese y comuníquese á quienes corresponda.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 6 de febrero de 1906.

Vistos y considerando: que el artículo 78 del Reglamento Electoral prescribe que ningún funcionario público que goce de sueldo ó emolumento puede ser munícipe; que consta que, á la fecha de la elección de munícipes para el bienio de 1906-1907, Cleto T. Uriarte, era empleado dependiente de la Junta Municipal de Pucarani; que la Comisión Calificadora de credenciales al observar la elección del citado Uriarte, ha hecho correcta aplicación de las disposiciones legales del caso, de conformidad al dictámen fiscal que precede, *sé resuelve:* es ilegal la incorporación del ciudadano Cleto T. Uriarte, á la Junta Municipal de Pucarani. Y por cuanto el Agente Fiscal de esa localidad ha intervenido con abuso de autoridad en la organización de la expresada Junta, se requiere el enjuiciamiento respectivo.

Regístrese.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, mayo 29 de 1906.

Vista la anterior consulta formulada por la Junta Municipal de Aiquile, del Departamento de Cochabamba, y considerando: que las elecciones para munícipes suplentes practicadas el tercer domingo de febrero del corriente año, no se ha procedido conforme á lo determinado en el respectivo decreto de convocatoria, es decir, que no se han designado expresamente los bienios para los que se elegian munícipes; que dicha omisión insubsanable, puede motivar la ilegal organización de la Corporación, se resuelve: el tercer domingo del próximo mes de junio se practicarán en la capital Aiquile, nuevas eleccio-

nes para cinco munícipes suplentes, en esta forma: dos para completar el bienio de 1905-1906; y tres para el bienio de 1906-1907.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 30 de mayo de 1906.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal del Departamento del Beni.

Trinidad.

Señor:

He recibido su atento oficio de fecha 20 de febrero, del año en curso, en el que, á nombre de ese H. Concejo, se sirve Ud. consultar: 1º si á virtud del Reglamento de Navegación de 13 de setiembre de 1900, dictado por la Delegación Extraordinaria en el Territorio de Colonias, el H. Concejo, puede hacer efectivas, como renta municipal las patentes con que grava á las lanchas que surcan el Mamoré: y 2º si tiene ó no jurisdicción para dar cumplimiento á las disposiciones del citado Reglamento, en lo referente á los intereses comerciales, ejercitando la respectiva supervigilancia.

En respuesta, me cabe manifestarle que el Reglamento dictado por la Delegación Extraordinaria, el año 1900, no establece, ni podía establecer patentes municipales, puesto que, las contribuciones comunales para ser obligatorias, deben guardar conformidad con la prescripción del artículo 126, inciso 2º de la Constitución Política del Estado, esto es, que deben ser acordadas por las respectivas municipalidades y aprobadas por el Senado Nacional.

Respecto á la jurisdicción de ese H. Concejo, para vigilar el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias, estima este Ministerio, que no es de su incumbencia, pues la supervigilancia sobre la policía fluvial y sobre el movimiento comercial de esa región, son atribuciones de las autoridades administrativas.

Dejando así contestada su citada comunicación, me subscribo su atento y seguro servidor

Aníbal Capriles.

N° 10.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 22 de enero de 1906.

Visto el precedente oficio de la Dirección General de Correos, y concíderando: que los puestos de Oficiales de las secciones de giros, de estadística y de certificados y de encomiendas, creados por la ley financial para algunas Administracciones Principales de Correos, tienen responsabilidad por el manejo de valores; que diversas disposiciones legales prescriben que todo funcionario público á cuyo cargo corran fondos públicos debe prestar la correspondiente fianza; *se resuelve:* se hacen extensivas á los Oficiales de giros, de estadística y certificados y de encomiendas de las Administraciones Principales de Correos de la República, las disposiciones del artículo 29 del Reglamento General de Correos.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 16 de abril de 1906.

Vistos y consíderando: que próximamente debe instalarse en las Administraciones Principales de Correos de Sucre, Potosí y Oruro el servicio de casilleros y gavetas " Yale "; que la tarifa fijada por el artículo 260 del Reglamento General del ramo para el arrendamiento de casillas y aparados, no es suficiente para atender el buen servicio público, se resuelve: se hacen extensivas para las oficinas de correos de las ciudades de Sucre, Potosí y Oruro, las disposiciones del Supremo Drecreto de 4 de agosto de 1904.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

N° 11.

ISMAEL MONTES

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que la Ley del Presupuesto Nacional, sancionada para la presente gestión de 1906, fija la partida necesaria para el establecimiento de una oficina técnica telegráfica y una escuela de su dependencia.

Que para la fundación y organización de dicha oficina y escuela es necesario dictar las disposiciones reglamentarias á que deben sujetarse.

Decreto:

Artículo 1° — Créase la Oficina Técnica de Telégrafos del Estado y, dependiente de ella, la Escuela de Telegrafía, debiendo funcionar ambas en esta ciudad con el personal siguiente:

Un Jefe de la Oficina Técnica.

Un profesor de la Escuela de Telegrafía.

Un Constructor — Un Ayudante y — Un Mecánico que gozarán del sueldo que les asigne el Presupuesto Nacional y ejercerán sus funciones bajo la inmediata supervigilancia del Director General de Telégrafos.

DE LA OFICINA TÉCNICA.

Artículo 2° — El Jefe de la Oficina es el empleado inmediatamente inferior al Director General del ramo y son sus deberes y atribuciones:

1º — Vigilar la conducta funcionaria del personal de la Oficina y velar por la correcta instrucción de la Escuela de Telegrafía.

2° — Dirigir el servicio de trasmisión de todas las oficinas de la República, tomando cuantas medidas sean necesarias para acelerar las comunicaciones, previa aquiescencia de la Dirección General.

3º — Velar por la conservación de las líneas adoptando cuanta medida sea conveniente para evitar las interrupciones y mejorar las condiciones de la red, con autorización de la Dirección General.

4°Vigilar al personal, obligándolo al cumplimiento de sus deberes y mantenerlo disciplinado con sujeción á las leyes, reglamento y disposiciones gubernativas y de la Dirección General.

5° — Multar y solicitar la suspensión y separación de los empleados que no cumplan con sus obligaciones ó sean un inconveniente para el buen servicio, disciplina y moralidad.

6° — Proponer ascensos y promociones de empleados, según las necesidades del servicio.

7° — Organizar los pliegos de condiciones para adquirir materiales y útiles eléctricos

8º — Ensayar los materiales y útiles eléctricos que se reciban para constatar que están conforme á las condiciones estipuladas.

9° — Reparar los aparatos y útiles eléctricos deteriorados en el servicio.

10º — Dirigir las construcciones y reconstrucciones de líneas, haciendo estudio de los trazados, memorias, planos y presupuestos que organicen los constructores; darles instrucciones para el sistema de trabajo, etc.

11º — Recibir las líneas que se construyan ó reconstruyan ya sea personalmente ó por intermedio de comisionados prestando un informe acerca de los gastos hechos y de la construcción ó reconstrucción de la obra.

12º — Organizar la sección de Depósitos de materiales de la Dirección General.

13 — Llevar un escalafón del personal de Telégrafos.

14º — Asesorar al Director General en la organización de proyectos de reglamentación general é interna, memorias, tarifas, presupuestos, etc.

Artículo 3º — El constuctor, el Ayudante y el Mecánico dependerán directamente del Jefe de la Oficina Técnica sujetando sus funciones al rol que les fije dicho funcionario en las distintas comisiones del servicio.

DE LA ESCUELA DE TELEGRAFIA

Artículo 4º — La Escuela Telegráfica Nacional, funcionará bajo la dirección inmediata del Profesor y sujeta á la vigilancia del Jefe de la oficina técnica y la Superintendencia del Director General del ramo.

Articulo 5º—La Escuela Telegráfica recibirá hasta treinta alumnos por año, de uno ú otro sexo.

Artículo 6° — Para el ingreso á la Escuela, son necesarias las condiciones siguientes:

I. No tener menos de catorce años de edad ni más de treinta y cinco.

II. — Comprobar su honorabilidad, mediante un certificado del último profesor de instrucción primaria ó secundaria que hayan tenido.

III. Prueba de competencia, rendida ante un tribunal organizado por el Director, sobre lectura, escritura correcta, ortografía, geografia y elementos de aritmética.

IV. No tener defectos físicos que impidan el ejercicio de las funciones de telegrafista, como el de la sordera.

Artículo 7º — La convocatoria á concurso de alumnos la hará el Director General de Telégrafos en los primeros días de diciembre de cada año, publicándola por la prensa, en todas las capitales de Departamento.

Artículo 8º — Los jovenes de otras localidades de la República que desearen ingresar en la Escuela de Telegrafía, tendrán derecho á bagajes de traslación desde el punto de su residencia á razón de cincuenta centavos por legua, abonables por el Tesoro Nacional, una vez llenados ante la Prefectura del Departamento los requisitos anotados en los artículos 6º y 10º del presente Decreto.

Artículo 9º — Las solicitudes de los aspirantes á alumnos de la Escuela, se presentarán acompañadas de los respectivos comprobantes al Jefe de ella, hasta ocho días antes de la fecha señalada para el examen de admisión.

Actículo 10º — Los padres ó tutores de los aspirantes á alumnos, firmarán un compromiso en el que declaren:

I. Que obligarán á sus hijos ó pupilos al cumplimiento de todas las prescripciones que como á alumnos les correspondan en la Reglamentación interna de la Escuela.

II. Que una vez titulados telegrafistas, aceptarán el cargo que se les ofrezca por tres años en una de las oficinas del Estado.

III. Que abonarán la suma de cien bolivianos, por lo gastos hechos en la enseñanza en caso de falta de cumplimiento á la cláusula anterior é igualmente una suma proporcional en el caso que el alumno se retire del curso sin causa justificada.

Artículo 11º — Las materias de estudio en la Escuela Telegráfica serán:

1 — Elementos de Química y Física aplicadas á la electricidad.
2 — Telegrafía y Telefonía práctica.
3 — Electricidad experimental y práctica.
4 — Dibujo y montaje de aparatos eléctricos.
5 — Reparación y limpieza de aparatos eléctricos.
6 — Manera de comprobar donde se encuentra el defecto en una línea.
7 — Reconocimiento y ensayo de materiales.
8 — Construcción de líneas aéreas.
9 — Contabilidad de las oficinas.
10 — Geografía telegráfica nacional y universal.
11 — Legislación, reglamentación y tarifas de telégrafos.
12 — Nociones generales de la historia de la telegrafía, de las comunicaciones aéreas, submarinas, subfluviales é inalámbricas y de alumbrado eléctrico.

Artículo 12º — Cada áño, en el mes de noviembre, se verificarán los exámenes de la Escuela Telegráfica, con sujeción á los estatutos generales de instrucción pública.

Artículo 13º — El tribunal examinador será presidido por el Director General de Telégrafos, con asistencia del Jefe de la Escuela y serán vocales los profesores de ciencias físicas del Colegio Nacional y el Jefe ó jefes de las oficinas telegráficas del lugar.

Artículo 14º — A los alumnos que resulten aprobados, se les expedirá por el tribunal de exámenes un certificado de competencia y el título de telegrafistas nacionales, con el que serán preferidos para llenar las vacantes de auxiliares telegrafistas que tengan lugar en las oficinas telegráficas del Estado.

Artículo 15ª — El Director General de Telégrafos, de acuerdo con el Jefe de la Oficina Técnica y el Profesor de la Escuela, dictará el reglamento interno y disciplinario de la Escuela.

El señor Ministro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Dado en la ciudad de La Paz, á 20 de marzo de 1906.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.

PREFECTURA Y COMANDANCIA GENERAL DEL DEPARTAMENTO, — Cochabamba, junio 15 de 1906.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno y Fomento.
La Paz.

Señor:

En cumplimiento de un precepto legal, tócame elevar ante ese respetable Ministerio el informe de los actos administrativos desarrollados durante el tiempo trascurrido desde el 28 de junio del pasado año, en que mi laborioso antecesor cumplió con igual deber.

Al posesionarme de esta Prefectura y Comandancia General, en 30 de Enero último, en virtud del nombramiento con que me honró el Supremo Gobierno, fui favorecido con la benévola aceptación de todas las clases sociales y de los distintos partidos políticos en que se hallaba dividido el país. Bajo tales auspicios, dedíqueme á llenar los deberes de mi cargo con decidido interés y propósito de impulsar el progreso Departamental, inspirándome en los consejos de la esperiencia, ya que por mi profesión agena al ramo administrativo, no me conceptuaba convenientemente preparado para corresponder á la importuncia de los deberes contraidos y á la confianza que se me habia dispensado. Por la relación sincera y verídica que contiene este informe, verá el Supremo Gobierno de la Nación, cuánto ha sido menester hacer para llenar con honradez y delicadeza las funciones que tuvo á bien confiarme.

GOBIERNO.

Durante el año administrativo que comprende el presente informe, el órden público del Departamento se ha mantenido inalterable, sin que las diversas publicaciones de carácter subversivo, como " El Crisol " y otras, hubiesen hallado eco en las masas populares ni podido desviar por completo el recto criterio del país; y si por un momento lograron suscitar los recelos regionalistas, negando la efectividad de la construcción del ansiado ferrocarril de Oruro á esta capital, las seguridades dadas por el Gobierno, mediante declaraciones terminantes y actos prácticos, modificaron la situación, llevando el convencimiento de sus patrióticos propósitos á la conciencia de los ciudadanos que no participaban de la obsecación de los escritores políticos de la oposición.

Todas las provincias del Departamento se hallan gobernadas por Subprefectos constitucionalmente nombrados. — La muerte del Dr. Villazón, acaecida en noviembre del año pasado, dió nombramiento al prestigioso y progresista abogado, señor Ismael E. Céspedes, de Subprefecto del Chapare, donde ejerce sus funciones á satisfacción plena del vecindario. — Por renuncia del Dr. Nicanor Arze Z. y del señor Ladislao Vasquez (h), de las Subprefecturas de Campero y Mizque, han sido llenadas las vacantes por el Dr. Deciderio Borda y el señor Ricardo Quiroga, respectivamente, habiendo ocupado la Subprefectura de Ayopaya el señor Macedonio Morales, en reemplazo del Dr. Borda trasladado á Campero.

Tanto estas autoridades de reciente nombramiento, como las designadas desde el principio del periodo constitucional, desempeñan sus funciones con recomendable eficacia, sin que esto impida que la prensa de oposición y los apasionamientos políticos echen sombras sobre la conducta de algunos Subprefectos, muy especialmente de aquellos en cuya jurisdicción se han verificado elecciones de representantes. – Si fuese verdad todo lo que se les atribuye, estarían todos ellos sometidos á juicio por los damnificados y el veredicto de la Corte que debe juzgarlos no dejaría impunes los delitos.

La antigua Provincia de Tapacarí dividida por la ley de 14 de setiembre de 1905, a venido á formar dos distintas: la de Quillacollo con todos los cantones que pertenecieron á la primera y tercera sección y la de Tapacarí, con los de la segunda y Leque; este último segregado de la Provincia de Ayopaya.

Los Subprefectos de las dos provincias son los competentes doctores Demetrio Soria y Pacífico de la Zerda. Era preciso que la nueva Provincia esté dotada de una autoridad sagaz y laboriosa come lo es el señor Zerda, cuya acción se extiende hasta el lejano Cantón de Leque, á donde por la distancia en que se encontraba de su anterior capital y por su especial topografía, no alcanzaban los beneficios administrativos, habiéndose convertido, por esta razón, en teatro donde imperaba la fuerza sobre el derecho, no encontrándose un ciudadano hábil para desempeñar el Corregimiento, por hallarse todos los patrones sometidos á juicio criminal. Es de esperar que su actual dependencia jurisdiccional y la atención inmediata del Subprefecto, llegue á modificar las condicciones anormales con que se mantuvo ese importante Cantón por largo tiempo.

Aparte de las elecciones ordinarias del mes de diciembre para la renovación del personal de los municipios del Departamento, se han verificado las de suplentes en las provincias de Ayopaya, Campero, Tapacarí, segunda sección de Arque, las tres secciones de Punata, segunda de Tarata y, últimamente, en esta ciudad, observandose en todas ellas las disposiciones legales del caso. A propósito de la elección de seis suplentes en esta capital, creo de mi deber hacer mención de la ausencia, casi absoluta, de los miembros de las mesas receptoras; conducta que dificultó la oportuna instalación de ellas, con el visible proposito de impedir la función electoral, á tal extremo que muchos electores se retiraron de la plaza por aburrimiento. —El H. Consejo procedió al sorteo de nuevos jurados, á repetidas instancias de la Prefectura, sin que con este procedimiento se hubiese conseguido hacer funcionar la 5ª mesa receptora. Como el Reglamento Electoral castiga las faltas de esta naturaleza con la multa de 25 á 50 Bs. en favor del Tesoro Municipal, es de suponer que los infractores hayan contado con la seguridad de la impunidad, para mostrarse persistentemente omisos al cumplimiento de sus deberes cívicos.

Debiendo renovarse parcialmente el personal de las Cámaras Legislativas, se convocó á elecciones, por Decreto Supremo de 5 de marzo último, tocando á este Departamento la elección de seis representantes, en la proporción siguiente: 3 por la Capital, 1 por Totora, 1 por Campero y otro por Arque. Realizada la función electoral

el primer domingo de mayo, el escrutinio dió el triunfo á los candidatos propuestos por el partido liberal genuino.

Este resultado que no era dudoso, dado el espíritu liberal dominante y la necesidad de buscar dentro del órden público los medios de dar seguridad y progreso á las incipientes industrias Nacionales, ha dado margen al desborde de la prensa de oposición, que en su empeño de ocultar las verdaderas causas de la derrota de sus candidatos, ha recurrido al poco honroso medio de falsear los hechos, atribuyendo á las autoridades violencias no cometidas ni pensadas, y cebándose en la honra de cuantos ciudadanos han opuesto resistencia á su propaganda regionalista y subversiva.

POLICÍA.

Esta institución cuya importancia merece especial atención del Gobierno, en la designación de empleados idóneos, cuenta en esta ciudad con una oficina central y dos sucursales, hallándose á su cabeza el cumplido Intendente, señor Rodolfo Montenegro, cuya exactitud en el lleno de sus deberes nada deja que desear.

Como al crear las dos sucursales no se había pensado en dotarlas de los respectivos Comisarios, fué preciso hacer funcionar como á tales, previa aprobación Suprema, á cuatro individuos seleccionaados del Cuerpo le Rondas, los que atienden las oficinas con facultades muy limitadas, siendo siempre la Central, la única que administra justicia.

Fuera de las yá mencionadas policías que se hallan provistas del mobiliario indispensable y sus respectivos aparatos telefónicos, las de las provincias, (es forzoso decirlo) no tienen siquiera una mesa ni una silla propia en que sentarse; de manera que cada Subprefecto ó Corregidor, tiene la dura precisión de apelar al favor de algun vecino, en demanda de muebles prestados. Además, ninguna provincia cuenta con local propio, ni el presupuesto departamental reconoce partida alguna para alquileres. Esta situación deplorable debería ser remediada por las próximas Cámaras, votandose una partida que llene las faltas mencionadas.

Si bien las Intendencias de Cliza y Tapacarí tienen personal de Celadores para el servicio policiario, los ocho números de la primera son insuficientes para atender las necesidades de una región llena de ladrones y mal entretenidos á causa de que las ferias dominicales atraen la concurrencia de estos, tal vez, en la misma proporción que la de los negociantes honrados; pero, hay otra Intendencia que figura en el presupuesto, sin más personal que su Jefe: esta es la de Santa Rosa del Chapare que, al menos, debia tener una fuerza de cuatro hombres bien armados y municionados para prestigiar la autoridad del Intendente y garantizarla contra los ataques de los yuracarés y las insolencias de los industriales que por el mero hecho de haberse establecido en esos bosques, creen estar desligados de las leyes nacionales. Preciso es haber conocido esa fecunda región, estudiando las costumbres de sus habitantes y aborigenes y escuchado las escandalosas relaciones de los crímenes que se perpetran, no sólo por odio ó

interés, sino también por placer, para cerciorarse de que un Intendente, sin fuerza que resguarde su autoridad, es un elemento negativo y dispendioso para el erario.

Habiendo sido designado para ese puesto el señor Pompilio Capriles, he creido necesario que se le dé siquiera un par de hombres con los que pueda hacer respetar su autoridad, impedir los crímenes y perseguir y capturar á tantos asesinos que se burlan de la justicia al amparo de sus selvas. Actualmente tengo elevado á ese respetable Ministerio un proyecto sobre el modo de llenar esta necesidad con las economias de la misma partida y espero que no será desatendido.

Debo llamar la atención del señor Ministro sobre la escasa dotación de los Celadores de provincias, pues habiendo subido los jornales en proporción á la alza de los precios de los artículos de primera necesidad, no es posible conseguir indivíduos aptos y honrados, con el miserable pré de 50 centavos diarios, cuando serían aun insuficientes 80 centavos para satisfacer las necesidades ordinarias de una persona; siendo ésta la causa que impele á los celadores á exencionar á cuantos tienen necesidad de sus servicios especialmente á la desdichada gente de los campos.

También haré notar que hay regiones que ofrecen ventajas positivas á los Corregidores, y otras donde no encuentran medio alguno de compensarse de sus servicios al Estado y de la pérdida de su tiempo. Consecuencia de esta diferencia de condiciones es el empeño que todos tienen por obtener nombramiento para los cantones poblados de indigenas, y la repulsión á los corregimientos de pueblos civilizados.

Al concluir el informe relativo á este ramo de la administración, me permitiré hacer un resumen de las necesidades: Aumento de tres Comisarios para el servicio de las tres policías de la Capital; dotación de cuatro celadores á la Intendencia de Santa Rosa del Chapare; creación de un piquete montado para el servicio policiario del valle de Cliza, reduciendo el número de los celadores de cada pueblo á una mitad y asignándoles á éstos el pré diario de 80 centavos y, ante todo, votar una partida que responda á la previsión de mobiliario y pago de alquileres de todas las policías.

ESTADO SANITRARIO.

Si bien el Departamento de Cochabamba ofrece al extranjero, que le visita y estudia, un clima que muchos lo califican como el más agradable y sano por la igualdad de su temperatura, hay regiones en las cuales enfermedades endémicas diezman las poblaciones y enervan las energías, con grave perjuicio de las industrias y de la agricultura. Entre éstas son notables, fuera de los establecimientos cocaleros de los diversos Yungas, la desgraciada ciudad de Mizque y sus próximos cantones, que al presente sufren más que ningun otro año los estragos del paludismo, habiéndose extendido este flajelo hasta la Provincia de Campero, cuya capital, rara vez ó nunca lo ha conocido. Conviene, pues, proceder á su inmediato saneamiento, ya que el presupuesto nacional vigente reconoce una partida para el efecto y mayormente, no habiendo tenido aplicación la ley de 3 de enero del

presente año, por haberse modificado la miseria ocasionada por el mal año agrícola antérior.

Otro beneficio positivo sería también la provisión de un médico titular, con su respectivo botiquín, á la Provincia de Ayopaya, donde por falta de esos recursos y por la distancia en que se encuentra, la mortalidad es mucho mayor que en las Provincias restantes.

Telégrafos Correos y obras públicas.

Estos ramos de la administración, tan importantes para el desarrollo de las comunicaciones telegráficas y postales y para el progreso material de las poblaciones mediante las obras públicas de diversa naturaleza, han merecido la constante atención de ese respetable Ministerio, muy especialmente en lo que respecta á los defensivos del rio Rocha, de que me ocuparé más adelante.

TELÉGRAFOS.

Existe en este Departamento una sola línea del Estado para las comunicaciones con el Norte y Sud de la República y con el extranjero. Dicha línea viene de Oruro; cruza las provincias de Arque y Quillacollo para llegar á esta ciudad y se prolonga hasta Santa Cruz, ligando las oficinas de las provincias de Tarata, Punata y Totora de este Departamento. Durante el último año su funcionamiento ha sido normal relativamente á los anteriores; las interrupciones que alguna vez han tenido lugar, han sido inmediatamente raparadas, sin que el público haya sufrido perjuicios de consideración. El personal de las distintas oficinas, con muy raras excepciones, cumple con exactitud sus obligaciones, debido á la atención que presta el señor Inspector Departamental, secundando los esfuerzos desplegados por el señor Director General del Ramo.

En el oficio informativo que tuve el honor de dirigir á ese Ministerio con fecha 11 de abril último, como consecuencia de mi gira de inspección á las provincias del S.E. del Departamento, ya tuve ocasión de manifestar la imperiosa necesidad de proceder de inmediato á la prolongación de la línea de Totora á Mizque y Aiquile, expresando que las autoridades políticas y municipales de aquellas provincias, tan ligadas por sus intereses comerciales, tenían dispuestos los postes necesarios para la colocación de la línea, faltando únicamente el alambre y los aisladores, una vez que, no habiendo tenido aplicación la ley de 3 de enero del presente año, los bolivianos 20,000 asignados para este objeto, se hallaban aún disponibles.

También es palpable la necesidad de construir un ramal, que desprendiéndose de la ciudad de Quillacollo y pasando por Sipesipe, con oficina telefónica en este lugar, llegue á poner en comunicación la capital de la nueva é importante provincia de Tapacarí con la del Departamento. A esta obra de vital importancia, ofrecen colaborar los interesados, con los postes que serían precisos para la colocación

de la línea, tomando la vía recta de la cerranía que corona las alturas de Cochimarca y Chacapaya.

Este beneficio tampoco debería privarse á la rica extensa provincia de Ayopaya que también ofrece facilitar los postes.

Con estas pequeñas obras realizadas, todas las capitales de provincia acabarían por estar en comunicación inmediata con la del Departamento, constituyendo un elemento de progreso positivo.

A más de las necesidades ya anotadas, se impone la de renovar los postes de las secciones comprendidas entre Tarata y Pocona, por hallarse completamente deteriorados, al extremo de haber quedado reducidos á menos de dos metros de altura en varias partes, siendo por lo tanto frecuentes los robos del alambre entre los pueblos de Tarata y Arani, requiriéndose para el castigo de los culpables una ley severa y ejemplar.

Las oficinas telegráficas y telefónicas, no se distinguen de las policías por su absoluto desmantelamiento, siendo indispensable dotarlas del mobiliario que, á más de dar comodidad á los empleados, corresponda á la desencia de una oficina pública, máxime si las rentas del ramo se incrementan notablemente, debido á la confianza que comienza á tener el público en el buen servicio telegráfico.

CORREOS

La oficina de esta capital ha sido objeto, en el año que contiene este informe, de varias reformas materiales que dan comodidad al público, conduciéndose el personal de empleados con satisfactoria extrictez en el desempeño de sus funciones.

Las deficencias que impiden el perfecto servicio de este importante ramo, consisten en que los quince animales que según el Reglamento de Correos, deben tener las postas del tránsito de Oruro á esta cíudad, son insuficientes para el transporte de las numerosas valijas que vienen y para el servicio de los pasageros que no tienen recursos para viajar por la carretera, agravándose esta situación durante las estaciones en que se suspende el servicio de diligencias. Las dos mulas de carga que vienen de Santa Cruz, y los correos quincenales del Beni, tampoco llenan las necesidades del creciente comercio que Cochabamba mantiene con esos ricos Departamentos, quedando generalmente en la oficina de esta ciudad parte de las numerosas valijas que vienen del exterior é interior de la República. Conviene llenar tales deficencias, aumentando el número de bestias de las postas hasta 20, y á 3 las que vienen de Santa Cruz. Así mismo, los correos del Beni, que en la actualidad son quincenales, deberían aumentarse á tres mensuales, porque así lo exigen las crecientes necesidades del comercio y de la administración pública.

Estas mismas necesidades imponen la instalación de Receptorías de Correos en los florecientes cantones de Mendoza, Coloni, Tiraque, Colcapirhua y Muela.

Por haberse suprimido, en virtud de la ley, el servicio de postillonaje, las postas de esta ciudad, Parotaní y Tapacarí se hallan servidas por el contratista José María Rovo.

Al terminar este párrafo, conviene hacer notar el estado ruinoso de las postas de Huillas, Iru y Challa, donde los transeuntes se alojan como en un vivac, en completa intemperie, por falta de puertas y ventanas y por las goteras abiertas en los techos. Entre dichas postas, la que ofrece mayor peligro al viajero condenado á alojarse en ella, es la de Challa, que por sus paredes inclinadas y su techo apenas sostenido por palos rotos y débiles, requiere una inmediata reconstrucción, destinándose para ello una parte de la asignación que reconoce el item 5º del § 12, Cap. 5º del Servicio de Gobierno del Presupuesto General vigente.

RIO ROCHA

Ese respetable Ministerio tiene conocimiento de los perjuicios causados en los defensivos del río Rocha por las formidables crecientes que se sucedieron, con lamentable frecuencia, durante la estación lluviosa del presente año.

No seré yo quien establezca responsabilidades ni examine las causas que determinaron la destrucción de varias secciones de los malecones del Sud, puesto que el Ingeniero Nacional, señor Pease, ha elevado informes detallados estudiando el trazo general de la canalización y el grado de solidez de los diferentes trabajos hechos anteriormente; pero esto no me releva del deber de insistir en el temor de los repetidos informes que presté á su debido tiempo, asegurándo que la ciudad se hallaba expuesta á ser arrazada, sinó se tomaban medidas radicales que conjuren el peligro. El Supremo Gobierno de la Nación, apreciando con encomiable sagacidad el peligro anunciado, dictó el Supremo Decreto de 23 de enero último, creando una Junta Directiva para la administración de los fondos y para la dirección de los trabajos. Desgraciadamente los respetables y prestigiosos ciudadanos que recibieron nombramiento de miembros de dicha Jnnta, presentaron sus excusas fundadas en razones más ó menos atendibles.

Consultados, con tal motivo, otros caballeros se negaron también á aceptar esa función expuesta al descrédito y á la deshonra, dado el carácter difamatorio que habían tomado las diversas publicaciones de prensa. Entre tanto corría el tiempo y desaparecía la inmediación del peligro, con la suspensión de las lluvias.

Invitados los señores Roberto Suarez, Rodolfo Krüger y Carlos Salamanca, á prestar al país sus patrióticos servicios como miembros de la Junta Directiva, aceptaron el sacrificio que se les pedía, sin temer las iras de la prensa, empeñada siempre en impedir la formación de la Junta, la que se inauguró en 26 de abril, teniendo por Secretario al señor Manuel J. Laredo.

Es desde aquella fecha que este personal, tan distinguido, trabaja con recomendable patriotismo y puntualidad, desatendiendo sus propios negocios, por llenar el compromiso de servir los bien entendidos intereses del país; administrando con delicadeza los fondos enviados por el Gobierno y concurriendo, por tanto, á la inspección diaria de los trabajos.

Es de mencionar la plausible armonía que existe entre los miembros de la Junta y el Ingeniero Nacional encargado de la dirección técnica de las obras; sin duda, por que, siendo los primeros caballeros poco afectos á la oratoria, sin pretenciones de Ingenieros, y dócil y educado el segundo; no tienen más interés todos ellos que el de llevar á la práctica los acuerdos tomados en las sesiones semanales.

CAMINO AL CHIMORE.

La idea de abrir una via cómoda para las relaciones comerciales del Departamento con los de Santa Cruz y el Beni, acortando las distancias y asegurándo su estabilidad, para todas las estaciones del año, determinó á mi progresista antecesor á explorar personalmente las distintas rutas indicadas por los industriales de los Yungas, resultando ser más practicable el trazo á cuya ejecución se dió comienzo bajo los auspicios del Supremo Gobierno que, consecuente con su programa de fomentar el progreso de cada uno de los departamentos de la República, colaboró decididamente, afrontando los fondos necesarios.

Sensible es recordar que las energías de mi antecesor, no obstante del apoyo eficaz del Gobierno, no alcanzaron de pronto al éxito deseado por los mil inconvenientes encontrados en la práctica, como siempre sucede cuando el egoismo general opta por el cómodo medio de la crítica, en lugar de prestar siquiera su apoyo moral á los hombres que se desvelan por la prosperidad común.

Agotados los fondos antes de dar cima á la obra, cuyo presupuesto mal calculado era á todas luces deficiente, la legislatura última convencida de la utilidad de la via iniciada, ha vuelto á votar la respetable suma de Bs. 150.000 para dar impulso en el presente año, debiendo correr la administración de esos fondos y la dirección de los trabajos á cargo de la misma Junta encargada de los defensivos del río Rocha, la cual espera el arribo del Ingeniero respectivo para dar principió á los trabajos, una vez que se complementen los estudios técnicos sobre el trazo actual, cuya bondad es objeto de diferentes apreciaciones.

PRESTACION VIAL.

Entre las varias reformas y modificaciones de que ha sido objeto la ley que creó este impuesto, ninguna ha correspondido á su interesante fin como la que dictó la última legislatura; pues, mientras que la ley de 1904 que imponía pagar en dinero, sufrió un lamentable fracazo en su aplicación á la práctica, ocasionando la destrucción de todas las vías del Departamento, por falta de oportunas reparaciones, la de 9 de diciembre de 1905 reglamentada en 19 de enero pasado, ha producido los mejores resultados, contribuyendo á ello el empadronamiento iniciado el año pasado y complementado en el presente.

Puede asegurarse que la última estación lluviosa tan excepcional, no solo causó desperfectos en las vías más transitadas, sinó que las borró por completo en las secciones expuestas á las inundaciones ó trazadas en las playas de los ríos. Merced á las ventajas prácticas de la ley y reglamento vigentes, se ha conseguido realizar oportunamente la habilitación de las carreteras y principales vías de herradura, siguiéndose en la actualidad la limpieza de todas las secundarias.

La Junta Central de Caminos ha funcionado con regularidad en los meses de marzo y abril, acordando medidas tendentes á la extricta ejecución de las disposiciones del caso. Desgraciadamente la renuncia del entusiasta miembro doctor Belisario Velasco y la ausencia del doctor Ruperto Herrera, Delegado del H. Concejo Municipal, obstaculizan en la actualidad la normalidad de sus sesiones, quedando, por tal motivo únicamente bajo la acción de la Presidencia la atención inmediata de todas las necesidades concernientes á este ramo de la administración, con obligación de dar cuenta en la primera reunión de la Junta

No habiéndose presentado interesados para la recaudación en dinero de los contribuyentes empadronados con tal carácter en las provincias, ha sido preciso encomendar á los respectivos Subprefectos, abriéndoles cargo en los libros del Tesoro Departamental por el valor de los recibos entregados. En cuanto á igual recaudación en esta ciudad y el cercado, se ha aceptado la única propuesta presentada por el señor Luís Galindo, después de estudiarla en Junta.

Para el próximo mes de agosto se terminará la formación del padrón general, cuyo retrazo se ha debido á la dificultad que siempre trae consigo la ejecución en las provincias de toda disposición innovadora. En la misma época, y juntamente con el padrón general, se remitirá también la cuenta de los fondos recaudados é invertidos, y la de los brazos empleados en los caminos de cada localidad.

Creo de justicia hacer mérito del entusiasmo con que se han dedicado á la limpia de los caminos de sus respectivas provincias, los progresistas Subprefectos del Chapare, Tapacarí, Quillacollo y Ayopaya, habiendo el primero conseguido la cesión gratuita hecha por varios propietarios de Sacaba para la rectificación del camino carretero de dicho pueblo á Colomi, con el ancho de diez metros en una extención de cuatro kilómetros.

Conclusión.

Al terminar este informe de escaso interés por las pocas labores llevadas aún á cabo, tengo que insinuarme por el aumento de los haberes de los empleados de la Secretería de la Prefectura con un 50% sobre el que gozan actualmente, fundándome en que el incremento de las industrias dependientes del ramo administrativo ha triplicado las causas que se ventilan, siendo frecuentes las ocasiones en que hay que trabajar fuera de las horas de oficina para tener con el día el despacho.

Reiterándo mi reconocimiento por el honor que me ha dispensado el Supremo Gobierno, confiandome la administración de este importante Departamento, me suscribo del señor Ministro como su atento y Seguro

Servidor

Zenón Cossio.

PREFECTURA Y COMANDANCIA GENERAL DEL DEPARTAMENTO DE CHUQUISACA. — Sucre, 26 de junio de 1906.

Al señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno y Fomento.
La Paz.

Señor Ministro:

Por prescripción legal tengo el agrado de elevar á su conocimiento el informe anual con relación á los actos administrativos que han tenido lugar en este Departamento, concernientes á los ramos de Gobierno y Fomento, habiendo elevado á los Ministerios de Estado de Hacienda é Industria, Cuerra, Colonias y Agricultura los que dependen de ese despacho.

ELECCIONES.

Tuvieron lugar en diciembre anterior, las relativas á la renovación del Concejo y Juntas Municipales del Departamento, que se efectuaron con tranquilidad dando el triunfo al Partido Liberal.

A la aproximación de esta lucha democratica, se notó un inusitado movimiento político producido por los círculos de oposición agrupados cautelosamente, habiendose organizado un Directorio con la denominación de Comité Patriótico que extrenó sus esfuerzos para obtener el triunfo, conservándose mi autoridad en el puesto que le correspondía, dando ámplia libertad para la elección: sin embargo fueron atacados sus actos por la prensa y en corrillos privados, como coacción, cohecho, imposición y otros calificativos á que acude siempre la oposición cuando se encuentra vencida, sin que haya podido presentar la más mínima comprobación de sus asertos.

Esta exitación crecia de punto á medida que se aproximaba la elección para la renovación parcial del Poder Legislativo, hasta el punto de producirse verdaderas subversiones contra el orden establecido, propalándose amenazar consecutivas contra Gobierno y Autoridades constituidas, con un enardecimiento político tan extremado que

parecía se trataba de la pérdida de la nacionalidad misma, pretendiendo hacer consentir al pueblo elector, que se efectuaría la ruina del país, siempre que triunfase el Partido Liberal que sostiene al Gobierno, lanzando al propio tiempo acusaciones y anatemas en todo sentido.

Mi autoridad se redujo á conservar el orden público, tomando las medidas legales exigidas por la situación y reprimiendo policiariamente las colisiones que se suscitaban á cada momento con los adherentes del Partido Liberal y Agentes de la Policía de Seguridad, que eran exhibidos por la prensa de oposición, como actos expontáneos de imposición á todo trance, presentando rémoras y lanzando acusaciones con cualquier motivo aun contra la Mesa inscriptora, por el mero hecho de no dar acceso á sus pretensiones, rechazando diariamente á los adherentes de la oposición que pretendían duplicar y triplicar su inscripción.

En los momentos de producirse la elección y reunidos los grupos opositores, tomaron el dictado de "Unión Cívica Nacional", extremando sus trabajos y agresiones contra la autoridad política, el Partido Liberal y los candidatos presentados por éste, llegando al punto de formular acusaciones calumniosas é inconherentes sobre su actuación, las que han recibido consecutivamente la sanción legal que correspondía á proceder tan injusticable y falto de conocimiento hasta de las más elementales doctrinas sobre administración, desconociendo el principio de autoridad; proceder que tendía á presentar el pías en retroceso á los tiempos de barbarie primitiva y sin que esta Prefectura ejercitase ningun acto violento que hubiera podido dar lugar á tan extremada exitación.

Llegado el momento de fijar locales para el funcionamiento de las Mesas receptoras de sufragios, se pretendió eludir por una parte de los miembros que las componían, la acción de la autoridad política y el deber que tiene de la conservación del órden público, fijando aquéllos en lugares inadecuados para esa situación exaservada de pasiones, como la Plaza principal, donde la acción vigiladora de las autoridades respectivas, se hacía nugatoria por falta de los elementos precisos, llegando á ser burlada, en caso de colisiones de los enardecidos grupos políticos que se preveía producir.

Mi autoridad juzgó conveniente fijar dichos lugares en los de costumbre cumpliendo asi un deber impuesto por la situación y como primordial de la conservación del órden público de que es responsable.

Vencidas las irritantes resistencias de la oposición que no exensaba su propaganda subversiva, se instalaron éllas convenientemente y se ejercitó el derecho del sufragio con la más absoluta libertad, pudiendo aseverar con entereza, hasta con debilidad de parte de los encargados de hacerlo respetar, notándose más bien, la desembosada acción deprimente é impositiva de la oposición que no ha economizado medio alguno para lograr los fines que perseguía, conservándose siempre mi autoridad en una situación inalterable de serenidad y consideración al pueblo elector, pues así lo creía de su deber funcionario en armonía con sus convicciones personales.

El resultado no se dejó esperar, habiendo dado el triunfo á los

ciudadanos del Partido Liberal, sin que durante el ejercicio de ese derecho y pasado él, pudiera imputarse á la Policía de Seguridad, ningún acto depresivo y cuyo local no contaba con arrestado de clase alguna; tanto es así que, en los partes diarios de Policía, que he tenido ocasión de coleccionar durante esa agitada época, no se encuentran nombres de arrestados de la oposición por causas políticas y que en su caso podría pasarlos á ese Ministerio, para acallar las imputaciones emanadas solo de la exaservación de ánimos en que se ha colocado la oposición y que aun existe latente por causa de su derrota.

Al verificarse el escrutinio prescrito por ley para Diputados por la Capital y Senadores elegidos por el Departamento, ha dado notas muy discordantes la Mesa Escrutadora, pretendiendo eludir el cumplimiento de sus deberes, habiendo sido preciso que intervenga el Ministerio Público incitándola al lleno de ellos, haciéndose ineludible la órden de no abandonar el local donde funcionaba, mientras no dé cumplimiento á las preseripciones legales, tratándose de este importante asunto que tiene determinados periodos para darle cima.

Efectuados los escrutinios se han pasado á los elegidos las credenciales prescritas por ley una vez hecha su proclamación: éllas consisten en la copia certificada de las actas que los acreditan, habiendo tenido motivo de notar que están plagadas de observaciones y vicios imaginarios dictados por la extremada exitación de ánimos de la mayoría de los miembros de esa mesa, cuyo criterio se hallaba embargado por la pasión y exento de actos de justicia.

En las provincias de Tomina y el Azero la eleción se ha producido sin inconveniente alguno ¡dando igualmente el triunfo al Partido Liberal. Sin embargo no han faltado tampoco acusaciones inmotivadas pero tan ajenas de verdad, que han desaparecido por su propia virtud.

En la Provincia del Cercado se efectuaron éllas en igual forma, pero la sistemada oposición ha lanzado acusaciones contra la producida en Yotala, Capital de la 1ª Sección de la Provincia, llegando al punto de acusar al Subprefecto Señor Benjamin Zamora, hasta de suplantación de papeletas de sufragios, sin más antecedente que el haberse visto la oposición en lamentable minoría y sin que haya el más pequeño fundamento acerca de los puntos de que es acusado, juzgando de mi parte ser llegado el caso de manifestar á ese Ministeterio, la honorabilidad del citado funcionario y la corrección de sus actos, mereciendo encomio por su labor patriótica.

En la Frovincia de Cinti, tuvo lugar igual elección en Camargo, Capital de la 1ª Sección, sin inconveniente de ninguna clase, salvo pequeñas exitaciones del grupo opositor, sin que haya tenido lugar incidente alguno y habiendo obtenido el triunfo el candidato del Partido Liberal. Producida la elección en Camataqui, Capital de la 2ª Sección, tengo conocimiento que adolece de vicios radicales imputables á muchas causas, entre ellas á la falta de los registros en las Mesas receptoras que han funcionado sin este control indispensable. He ordenado que se siga un juicio administrativo acerca de la elección y el Señor Fiscal del Distrito ha requerido igualmente, la orga-

nización del sumario respectivo, á fin de conocer la verdad de los hechos ocurridos y cuyo resultado lo comunicaré oportunamente á ese Ministerio.

Debo hacer conocer igualmente á ese Ministerio que, agotadas las acusaciones fraguadas por la oposición y que han recibido la sanción merecida, se halla pendiente ante la Corte Superior del Distrito otra acusación instaurada contra el Ministerio Público por haber ejercitado su acción legal en el escrutinio para la proclamación de Diputados por la Capital, ordenando el cumplimiento de la ley á la Mesa Escrutadora, no debiendo abandonar el local mientras se dé fin esta función, lo que en efecto tuvo lugar habiendo terminado á h. 11 de esa noche en que se retiraron los Vocales que la componía, á sus domicilios. Espero que la Corte del Distrito con la justificación que le caracteriza, resolverá tan apasionada acusación, declarando inculpables á los miembros del citado Ministerio Público y amparando así su correcta actuación.

Al concluir este párrafo juzgo oportuno llamar la atención de ese Ministerio acerca de la propaganda de la prensa de oposición en un largo periodo con motivo de las elecciones que han tenido lugar. Esta no puede hallarse más desenfrenada, habiendo llegado á los lindes de la injuria, la diatriva y la calumnia, que tienden á deprimir todo elemento de orden, manoseando inconsideradamente la reputación de los más altos dignatarios del Estado hasta las más ínfimas esferas de los adherentes del Partido Liberal que sostiene con entereza y abnegación al Gobierno Nacional, quienes solo son dignos de los calificativos mas denigrantes y enemigos del pueblo en que habitan; por el mero hecho de no estar alistados en sus filas: para llegar al convencimiento de esta verdad, no hay mas que recorrer las columnas de esas hojas periodísticas que llevan al ánimo la convicción de que, ni en las épocas más álgidas de las luchas internas y de las que han tenido carácter nacional, ha podido llegar la prensa á esos extremos, que pueden ser calificados, sin temor á la contradicción, como obra de naturalezas enfermizas y cerebros desorganizados.

Para contrarrestar esta corriente disociadora que desconoce en lo absoluto el principio de autoridad, juzgo que no hay otro control que el restablecimiento del artículo 40 de la Ley de Imprenta que con marcada alucinación fué derogado por la Convención de 1900. Solo así podrá repararse la reputación de los buenos funcionarios y su correcto desenvolvimiento, pues en la actualidad se hallan cohibidos bajo todos aspectos, siendo aquellos las víctimas cómodas de tan desenfrenada prensa, que actualmente manosea cuanto se opone á sus propósitos.

POLICÍA.

Tengo el agrado de adjuntar al presente informe, el que me ha pasado el Señor Intendente de la Policía de Seguridad, sobre cuyas iniciativas llamo la atención de su Ministerio.

Entre ellas la relativa á la implantación de una policía urbana como necesidad inaplazable para el mejor servicio de la administra-

ción en todos sus ramos. Ella requiere la erogación de una fuerte suma que el Tesoro Departamental no está en condiciones de sufragarla y me interesaría de la manera más eficaz, para que ésta se fije en el Tesoro Nacional ordenándose su organización y funcionamiento para el próximo año.

Por lo demás los funcionarios de esta Policía de Seguridad, han llenado sus deberes en la escala de sus facultades, siendo siempre el blanco de las diatrivas mas extremadas de la oposición y de los que han caido legalmente en la sanción penal á que han dado lugar, sin que esta autoridad haya podido notar lo abusos y arbitratiedades de que frecuentemente ha sido acusada.

Su organización es aun deficiente, debiendo propenderse á mejorarla por todos los medios posibles, pues solo así se podrá obtener un correcto servicio que llene las necesidades y aspiraciones de la localidad, corrigiendo al mismo tiempo los abusos y desórdenes que se cometen á diario y que suben de punto á la sombra de la impunidad por falta de medios eficaces é inmediatos.

PROVINCIAS

Adjunto los informes de los Señores Subprefectos del Cercado y Cinti cuya lectura recomiendo al Señor Ministro, procurando atender sus indicaciones.

Los informes de los Señores Subprefectos de las Provincias de Tomina y el Azero, aun no han llegado á mis manos y le serán remitidos tan luego como esto tenga lugar.

Entre tanto puedo manifestar á Ud. que estas autoridades cumplen sus deberes con correceión y patriotismo no dando lugar á represiones justificadas.

La Subprefectura de la Provincia de Cinti se halla desempeñada internamente por el Intendente de la Policía Camargo, Teniente Coronel Señor Gumercindo Armaza, haciéndose acreedor á que se le confíe el cargo de propiedad á fin de regularizar la administración de esa importante provincia.

TELÉGRAFOS

Esta oficina ha sufrido alguna alteración en su personal durante el último año, encontrándose en la actualidad regularizado su servicio. Sin embargo se hace necesario restablecer el Mensajero suprimido, pues este servicio se halla reducido á un solo empleado evidentemente insuficiente para llenar las exigencias de la localidad, y rogaría al Señor Ministro, se sirva restablecer el empleado suprimido evitando moratorias en la entrega de partes y constantes reclamaciones del vecindario por la insuficiencia del servicio.

Se hace urgente la implantación de la línea telegráfica hasta Monteagudo y con agrado tengo conocimiento que en poco tiempo más se llevará á cabo este importante trabajo. Espero que el Señor Ministro con el patriotismo que lo caracteriza pondrá en juego todos sus esfuerzos para llevarlo á término.

OBRAS PÚBLICAS

Se llevan á cabo varias de reconocida importancia en este Departamento.

La de captación y conducción de aguas de Cajamarca á esta ciudad, encomendada á una Junta cuyo personal es conocido por su Ministerio, se prosigue con actividad, estando al presente muy avanzada bajo la dirección técnica del notable Ingeniero Señor Carlos Doynel y su auxiliar Señor Luis Girardiere de competencia reconocida, y la administración del Señor José M. Peretti, que recientemente se ha hecho cargo de ella, por renuncia del Señor José Lemaitre, asignado anteriormente.

Esta obra de indiscutible importancia para la Capital de la República, es de largo aliento y requiere una fuerte erogación de parte del Tesoro Nacional, siendo atendida con marcada definición por el Supremo Gobierno y cuya finalización podrá tener lugar talvez en dos años más según cálculos aproximados de su Director.

Se ha mandado á las distintas Legaciones en Europa y EE. UU. el suficiente número de pliegos de condiciones de pedidos de la cañería y válvulas junto con los detalles concernientes, para la conducción de las aguas, cuyo resultado se espera próximamente para confeccionar los pedidos, conforme á las propuestas de los fabricantes y optando por los que ofrezcan mayores conveniencias.

Mensualmente se publica la cuenta concerniente á esta obra, y á su vista podrá el Señor Ministro valorizar él esos trabajos.

La obra del camino y puente sobre el río Azero emprendida el año anterior, fué suspendida en Noviembre último por causa de las excesivas lluvias. En la actualidad ha marchado ya el Señor Ramón A. Cortés, Subprefecto de la Provincia de Tomina en calidad de administrador, á organizar esos trabajos cuya importancia es conocida, habiendo quedado en su lugar el Intendente de Policía.

Para terminar esta obra, es de urgente necesidad que el Supremo Gobierno envíe el Ingeniero que ella requiere, tanto para la colocación del puente sobre el río Azero, cuanto para la dirección de la apertura del camino que le dé acceso, facilitando la conducción del material del puente que se halla en la ciudad de Padilla.

Al mismo tiempo se impone la necesidad de que el Tesoro Nacional envíe las subvenciones presupuestas por el presente año y cuyo valor tengo solicitado a ese Ministerio.

No dudo que el Supremo Gobierno atendiendo este Departamento con la deferencia de siempre, dará las facilidades precisas para finalizar estas obras que entrañan importancia positiva para su desarrollo y estabilidad.

La obra del camino al Sud, se halla paralizada desde el año anterior por haberse agotado los recursos destinados á ella.

Al presente espero la subvención pedida por el año en curso para reorganizar ese trabajo lo que podrá efectuarse tan luego como la reciba, pudiendo afirmar que una vez finalizada la obra hasta el "Puente Sucre", ofrecerá ventajas positivas, tanto para este Departamento como para el de Potosí, que contarán con un camino carre-

tero firme y estable en toda estación.

Los trabajos del Palacio de Gobierno se llevan á cabo desde el año anterior con bastante regularidad y con poco esfuerzo más se dará cima á la terminación del primer cuerpo, cuya obra está muy adelantada.

Tengo igualmente pedida la subvención que le es relativa y encarezco al Señor Ministro su efectividad con el propósito de terminar las obras emprendidas dejando el aludido primer cuerpo en condiciones convenientes.

La conclusión del Puente "Antonio José de Sucre", requiere igual atención y estimaría á ese Ministerio ordenar el envío, así mismo, de la subvención presupuestada para su terminación, teniendo en cuenta su deterioro, siempre que no se dé cima á la obra con la oportunidad debida.

PRESTACION VIAL Y CAMINOS

Me es sensible manifestar á ese Ministerio que la alteración en el Reglamento de Prestación Vial ha producido alguna perturbación al ser ejecutado, pues no se ha podido obtener que los contribuyentes declaren oportunamente, si el pago de su impuesto lo harían en efectivo ó en trabajo personal, habiendo sido rehuida esta declaración, sin control alguno; parece que hay que llamar á los contribuyentes en épocas determinadas dándoles la facultad alternativa del trabajo ó el pago correspondiente á él y una vez vencidos los plazos fijados, proceder á su ejecución en una ú otra forma con los recargos precisos en caso de resistencia.

Sin embargo al presente se hallan en trabajo todas las vías públicas, tanto carreteras como de herradura, estando ya expeditas las principales.

Las Juntas departamental y provinciales funcionan con regularidad, habiéndose instalado con algún retrazo por las causas anotadas y como emergencia de la citada reglamentación que ha paralizado un tanto su acción permanente. En la actualidad se hallan funcionando normalmente y su acción se deja sentir en todo el Departamento, esperando que darán resultados satisfactorios.

CARRETERAS

Hasta el 15 del próximo mes, empezarán á funcionar las que parten á Challapata y Potosí, según información que tengo de los Gerentes de éllas, y no dudo que su funcionamiento satisfará las necesidades de estas localidades.

CÁRCEL PÚBLICA

Se han efectuado algunas reparaciones y obras necesarias en este local, invirtiendo fondos departamentales. En la actualidad llegan á su término estos trabajos relacionados con el local del Cuartel de San Francisco, colindante en gran parte de él y una vez termina-

dos, quedarán ambos en mejores condiciones de seguridad y comodidad relativas, siendo necesario que en la gestión venidera se voten sumas de alguna consideración para dar más amplitud y ventajas á los edificios.

Estas son, Señor Ministro, á grandes rasgos las informaciones que puedo trasmitirle del desenvolvimiento administrativo y necesidades del Departamento de mi mando, que elevo á su consideración, á fin de que con su elevado criterio, pueda darles el valor que merecen, dejando para informaciones sucesivas, las que pueda solicitar el Ministerio de su cargo cuantas veces lo crea preciso.

Con esta ocasión me es grato repetirme del Señor Ministro, su atento

Servidor.

JULIO LAFAYE

PREFECTURA Y COMANDANCIA GENERAL DEL DEPARTAMENTO DE ORURO. — 26 de julio de1906.

Al Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno

La Paz.

Señor Ministro:

En cumplimiento de una prescripción legal, tengo á mucha honra elevar ante la consideración del Despacho de su digno cargo, el informe correspondiente al movimiento administrativo del Departamento de Oruro, á cuya cabeza me encuentro desde el 12 de Marzo último, fecha en la que tomé posesión del cargo de Prefecto y Comandante General, con que me distinguiera el Supremo Gobierno, después de la renuncia de mi digno antecesor el Dr. Andrés S. Muñoz.

ÓRDEN PÚBLICO

Grato es para mí, Señor Ministro, manifestarle que el orden público, desde que asumí el desempeño de las delicadas funciones inherentes á mi cargo, se ha mantenido inalterable en todo el Departamento; y esta plausible nota repetida uniformente en los informes de mis antecesores, desde el año 1904 es reveladora de que el país en general, y particularmente este viril pueblo de honrosas tradiciones por su amor á la paz pública, han ingresado de lleno á un periodo de franca reacción contra las turbulencias de un pasado que dejó infelizmente, sombríos precedentes en nuestra historia patria.

Hoy, proscrita como está la época de las revueltas creadoras de situaciones internas de fuerza, parece que aleccionadas por dolorosas experiencias marchamos ya con paso seguro en el camino de nuestra prosperidad, bajo la éjida bienhechora del órden y del trabajo.

Empero si el espíritu de subversión ha cedido su puesto al del trabajo y órden, en las poblaciones, queda aun algo que desear respecto de la gra masa indígena que habita el altiplano, donde no escasean los tumultos provocados por disidencias habidas entre comunarios y colonos de propiedadss particulares.

En Abril de este año, los indígenas de la comunidad de Imilla, estimulados por dos individuos de tendencias perversas, de aquellos que forman esa falange explotadora de la ignorancia del indio, produjeron un ataque á Quelcata, finca propia de Don Daniel Cevallos. Por suerte, la Prefectura tuvo inmediato conocimiento del hecho y destacó una pequeña fuerza de la Policía de Seguridad al mando de un Comisario, y su presencia en Quelcata fué suficiente para restablecer el orden.

Fuera de este incidente, que no ha revestido gran importancia, no ha tenido lugar otro que meresca consignarlo en el presente informe.

Por lo demás, el Supremo Gobierno debe descansar en la seguridad plena de que el Departamento de Oruro, por las peculiares condiciones de vida que lo proporciona el desarrollo de su comercio é industrias mineras, y por la índole esencialmente pacífica de todos sus habitantes, es, por si, un elemento de orden. Se tiene aquí la profunda persuación de que la paz, dentro de un régimen legal, ha constituido y constituye la más sólida base del tranquilo y ya vigoroso impulso que van tomando los factores industriales, cuyo incremento es, sin duda, el que prepara para este activo centro de la República, un incalculable porvenir.

Siu embargo de estas sinceras convicciones, creo, Señor Ministro, que la presencia de un cuerpo de ejército en esta plaza, de gran importancia por su situación geográfica, se impone, tanto como medida preventiva de disturvios que aunque no son de esperar pueden producirse en el resto de la república, cuanto por que el ensanche de las obras ferroviarias últimamente iniciadas, acarreará á esta ciudad gran cantidad de inmigrantes entre los que, seguramente, vendrán malos elementos que han de demandar la acción represora de fuerzas capaces de contener el desarrollo de la criminalidad. Y aun cuando la misión de un cuerpo de línea, no debe confundirse con la que tienen las policías, pienso que en el caso previsto la presencia de un batallón bastaría para que la acción policiaria sea más eficáz.

ELECCIONES.

Dentro de las prescripciones constitucionales que reglan nuestra vida democrática, cumplía realizarse en el presente año la renovación parcial de los miembros del Poder Legislativo, hecho para cuyo verificativo el Gobierno dictó el Supremo Decreto de convocatoria.

A raiz de esa convocatoria, comenzó á ejercitarse libremente la acción de los círculos políticos para la designación de candidaturas á las diputaciones por Poopó y Carangas, únicas dos provincias en este Departamento en las que debía llevarse á cabo la renovación de sus representantes.

Con arreglo á lo Dispuesto por el artículo 65 del Reglamento electoral, el día 6 de mayo tuvo lugar esa función democrática en las capitales de las dos provincias indicadas y segun informes oportunos que recibió la Prefectura, de los suprefectos respectivos, la elección se realizó en una ambiente tranquilo y al amparo de la libertad más am-

plia y de todo género de garantias, que la autoridad se esforzó por otorgarlas sin restricciones que hubieran podido entorpecer la libre emisión del voto de los ciudadanos.

Siendo la autoridad política responsable del orden público y de la corrección del sufragio, se vio precisada á destacar una comisión de 40 hombres de la fuerza policiaria, sobre el pueblo de Corque, en previsión de un hecho que se aseguaba como cierto; pues se decia, que los agentes electorales del candidato opositor Federico Ballón G. tenían el plan de sublevar la indiada y realizar un ataque de hecho á fin de viciar la elección.

Por otra parte, la Prefectura supo que algunos comunarios resistían el pago de la contribución territorial, circunstancia que era necesario prevenir, sometiendo á los rehacios que aprovechándose de la situación electoral, apoyaban los conatos de sublevación en que se empeñaban los indicados agentes de Ballón.

La presencia de la fuerza en Corque, evitó cuanto hubiera podido producirse en ese alejado pueblo, y aunque esa medida corectamente tomada por la autoridad ha podido atribuirse á fines que estaban muy lejos de ser prohijados por la Prefectura, los hechos han venido á demostrar que tanto la fuerza destacada, como las autoridades de Corque, observaron una coducta de absoluta prescidencia; haciendo práctico, en ese alejado pueblo, el programa de libertad electoral, por cuya realización luchó tanto el partido que hoy representa el Gobierno Nacional.

El voto de las mayorías que en esta como en otras ocasiones análogas, dentro del regimen actual, ha sido la expresión de la volutad popular, ha favorecido á los Doctores Alfredo Ascarrunz y Nataniel Murguía para la representación de las provincias de Poopó y Carangas, respectivamente. Ambos ciudadanos por sus condicionss de competencia y honorabilidad, hacen prever un elemento patriótico en el seno del cuerpo legislativo y una inteligente representación á las provincias que justamente les favorecieran con su voto.

En ninguna de las provincias indicadas, han sido elegidos suplentes:— en Poopó, por no haberse presentado ninguna otra cadidatura opuesta á la de Don Alfredo Ascarrunz, y en Carangas por que el candidato opositor no pudo obtener más de 16 votos. Esta circunstancia permite asegurar que los dos representantes que ingresarán á las Cámaras próximas á reunirse, llevan la verdadera voluntad de los pueblos que por unanimidad les hubieron elegido. La elección de munícipes, realizada en Diciembre último tuvo lugar bajo la dirección de mi antecesor el Dr. Andres S. Munoz, y según tengo conocimiento, en forma más ó menos igual á la de Diputados. La mayoría favoreció á ciudadanos honorables, que hoy constituyen un prestigioso nucleo en el seno del gobierno comunal.

Para terminar este párrafo, seame permitido, señor Ministro, asegurar que hoy en día el derecho de sufragio, en Bolivia, ha alcanzado á tener la expresión real de lo que esa función pública significa dentro de las prácticas de la democracia. Y este triunfo que lejíti-

mamente corresponde al actual regimen, ha sido obtenido al influjo de la libertad escrupulosameute respetada por el gobierno y sus delegados en todos los centros de la República.

MUNICIPALIDADES

Con arreglo á las prescripciones de la ley electoral, se llevó á cabo, como tengo dicho anteriormente, en Diciembre último, la renovación de la mitad de los miembros del Concejo Municipal del Departamento, así como de las juntas provinciales. La marcha de todas esas corporaciones no puede ser más correcta; así lo demuestra, especialmente, la memoria presentada al Concejo de 1905 por su progresista y laborioso Presidente Don Ricardo Vargas, á cuyo infatigable esfuerzo en el periodo de su mandato, debe Oruro la conclución de obras públicas de importancia, entre las que cabe mencionar la del hermoso teatro con que hoy se cuenta para las cultas diversiones qus proporciona ese templo del arte.

Es considerable el incremento que las rentas municipales van recibiendo año por año; pues comparados los presupuestos de las gestiones de 1903 á 1906 resulta que de Bs. 125. 963. 24 que arrojaba el de 1903, en el presente año sus ingresos han sido calculados en la suma de Bs. 333. 932. 96.

Se vé pues, que en el relativamente corto espacio de tiempo de tres años, ha triplicádose el ingreso de las rentas municipales, y es indudable que este halagador resultado se debe principalmente al desarrollo comercial é industrial de Oruro y á la labor tesonera de los distinguidos ciudadanos que forman su Cuerpo comunal.

Por haber sido merecidamente nombrado Ministro de la Corte Superior de este Distrito el Doctor Constancio Rengel, que desempeñaba la presidencia del Concejo, ha entrado al ejercicio de las funciones de este cargo, el competente y progresista munícipe Señor Juan B. Minchin, de cuyo esfuerzo, unido á la inteligente colaboración que le presta su Vice-precidente Señor Ezequiel Jaúregui, se espera, fundadamente éxito satisfactorio á las laudables iniciativas que ya las pone en práctica el Ayuntamiento de 1906.

Hay en trabajo obras públicas de sentida necesidad, como la del nuevo hospital, cuyo costo ha sido presupuesto en la suma de Bs. 300,000.

Con los Bs. 100,000 votados en el presupuesto de esta gestión, es seguro que gran parte de este edificio esté terminado hasta el mes de Diciembre próximo.

La Prefectura tiene la satisfacción de mantener con el H. Concejo, las más cordiales relaciones, y cumple un acto de justicia al dejar constancia de que las Municipalidades de 1905 y 1906, salen del común de las corporaciones de esa índole, tanto por la corrección de sus actos en el manejo de los fondos del pueblo, como por el espiritu progresista que caracteriza á todos sus honorables miembros.

Las Jutas Municipales de las provincias de Abaroa y Poopó, estan compuestas de personas honorables que aun en medio de los limi-

tados recursos de que disponen, se esfuerzan por impulsar el adelanto material y moral de sus respectivas reparticiones. La de Carangas, no deja sentir su acción, sin duda por que esa provincia tan alejada y falta de actividad, no proporciona elementos para que su comuna pueda desenvolverse en favorables condiciones.

SUPREFECTURAS

En este Departamento existen cuatro; la del Cercado, cuyas funciones fueron anexadas á las del Intendente de la Policía de Seguridad; la de Abaroa que está á cargo del Sr. Samuel Collazos Lara; la de Poopó, á cargo de Don Osbaldo Pelaez, desde el retiro voluntario de Don Roberto Vargas y la de Carangas donde se encuentra Don Juan R. Lazarte. Todas ellas son correctamente desempeñadas, y la Prefectura no ha recibido queja alguna respecto de la coducta de esos funcionarios que desenvuelven su acción á beneplácito de sus respectivos vecíndarios.

En la provincia de Carangas, es muy reducida la fuerza de policía que está á cargo del suprefecto, imponiendose la necesidad de aumentarla; pues que en esa alejada repartición territorial es donde la acción de la autoridad política para ser eficaz, requiere, más que en otras provincias, el apoyo de una fuerza competente, máxime si se tiene en cuenta que los pobladores de Carangas son de tradicional tendencia hacia las resistencias y sublevaciones que, cuando se producen, demandan la atención de fuerzas que son enviadas desde esta ciudad; resultando, así tardía y laxa la represión de hechos que por su naturaleza debieran ser inmediatamente contenidas. Estas consideraciones y otras más que se podrían aducir, me inducen, Señor Ministro, á llamar su atención sobre este particular á cuyo objeto se hace referencia en el proyecto de presupuesto que acompaño á este informe, para la próxima gestión económica.

En la provincia de Abaroa, cuya capital es la ya floreciente ciudad de Challapata, convendría también aumentar el numero de la fuerza de policía, y para conseguir esto bastaría, en concepto de esta Prefectura, suprimir la Intendencia de Salinas de Garci Mendoza, trasladando la policía de ese Cantón á Challapata, centro que por la importancia que adquiere á diario, exige una regular organización policiaria.

Salinas de Garci Mendoza, es un pueblo que por hoy carece de importancia, haciéndose innecesaria la permanencia de fuerzas que nada tienen que hacer. Bastaría, pues, que allí quede, como antes de ahora, el corregidor para antender las insignificantes necesidades del servicio publico en ese lugar despoblado.

El Subprefecto de la provincia, en el informe que ha pasado á esta prefectura, opina en este sentido, con conocimiento de las condiciones en que se encuentra actualmente ese cantón.

La Subprefectura del cercado anexa hasta hoy á la Intendencia de Policía, creo que convendría separarla nuevamente, creando un funcionario que especialmente se haga cargo de la atención que re-

quiere ese servicio; de otra manera ha de ser imposible exigir al Intendente una buena administración subprefectural, ya que se piensa en establecer en mejor forma la repartición de ese cargo que por fuerza absorverá completamente su atención; para este objeto, me refiero al proyecto de presupuesto en el que se ha consignado separadamente el cargo de Subprefecto del Cercado.

POLICÍA

Al ocuparme de este importante ramo de la administración pública, he de hacerlo con el interés que merece dedicarle; pues, no se escapa á la penetración y claro criterio del señor Ministro que la institución policiaria en el país, en el estado de incipiencia en que hasta ahora se ha mantenito, no responde con eficacia á los elevados fines que está llamada a llenar, dentro de una sociedad organizada; resultando de aqui que las policías en ningún tiempo han podido satisfacer, cual debiera serlo, las múltiples necesidades donde su servicio debería dejarse sentir.

Si bien es explicable esa especie de parálisis en que por largos años ha permanecido en nuestro país esta institución, por razón de la deficiencia de medios disponibles que permitieran á los poderes públicos dar vigoroso impulso á su desarrollo; hoy parece, señor Ministro, llegado el momento preciso para modificar, por lo menos, la organización intentando el perfeccionamiento de ese factor principal en el engranaje administrativo de la República. Y por lo que toca á este Departamento, cumple aún más, en concepto mio, emprender esa tarea de perfeccionamiento que importaría, sin duda, el más grande beneficio que pueda recibir la administración de Oruro hoy privada del concurso esmerado que debería prestarle ese elemento de orden que, en verdad, constituye la base del respecto á la autoridad y la garantía de la vida y hacienda de los ciudadanos.

Sabe el Sr. Ministro que el incremento de la población de Oruro, toma día á día, proporciones considerables, máxime en la actualidad en que por razón de haberse iniciado los trabajos de vialidad ferrea, la inmigración de gente extranjera no se detiene. Al frente de ese manifiesto aumento de población, permanecer, ó mejor dicho, dejar que permanezca la policía en las condiciones en que hasta hoy se ha mantenido, significaría poco menos que un punible abandono del Gobierno, allí donde sus miradas deben dirigirse ávidas de procurar un mejoramiento impuesto por situaciones inpostergables.

Aparte de esta consideración, muchas más, que omito consignarlas por estar persuadido de que el Ministro sabrá hacerse cargo de ellas, han de abonar la bondad del pensamiento de esta Prefectura, en cuanto á la necesidad que hay de mejorar el servicio de Policía en este Departamento.

De pronto creo, señor Ministro, que satisfaría mi aspiración, el aumentar el número de fuerza policiaria á 120 hombres, de los cuales se podría formar dos secciones: una de caballería, con 40 hombres bien equipados y al mando de un comandante y subalternos mili-

tares; y otra de infantes compuesto de 80 hombres. Organizada la policía con estos elementos, la sección de infantería, puede perfectamente, abastecerse para el servicio nocturno y diurno de la ciudad; dedicando al cuerpo de caballería, además del servicio de patrullas en la población, al de la policía minera, rural y, lo que es más, á la atención de los campamentos en las líneas ferreas en construcción, donde, en cualquier momento, se dejaría sentir la acción policiaria, dada la facilidad de traslación que ofrece un piquete de fuerza montado.

Pero esta mejora, cuya eficacia se recomienda por si, no respondería bien si solamente la clase de tropa hubiera de ser atendida. Considero que lo principal es fijarse en la dirección, y para eso, me permito insinuar al Gobierno, la necesidad de gestionar por el aumento de haberes al intendente de policía y al Cuerpo de Comisarios; pues que con el reducido sueldo que hoy se paga á esos funcionarios, sería materialmente imposible conseguir un personal competente é idóneo que sea capaz de tomar á su cargo la dirección de la policía, por cuya organización se interesa esta Prefectura.

Para todas estas reformas, sugeridas por la imperiosa necesidad de mejorar la institución policiaria, me permito recomendar con encarecimiento el proyecto de presupuesto en cuya parte pertinente, se hacen las indicaciones del caso.

AGUAS POTABLES

Por renuncia colectiva que hicieron los miembros de la Junta de Aguas de Jalaqueri señores J. Paravicini, F. Cordova y Hugo Karren, la Prefectura obtuvo nombramiento en favor de los señores A. Waisser, E. Collazos y V. Cevallos. Todos ellos están animados de los mejores propósitos, y cumplo un deber al hacer constar que este centro trabaja con empeño á fin de procurar el mejor servicio posible de esa repartición.

En el presente año, la prefectura ha hecho 17 concesiones con nueve metros cubicos de agua y el rendimiento por ellas, al 30 de Junio, asciende á la suma de Bs. 5.400, calculado á Bs. 600 el metro cúbico de agua vendida.

El informe de la Tesorería de la Junta á cargo del competente señor Adolfo Weisser, á quien, dicho sea de paso, se debe el arreglo de la contabilidad un tanto descuidada en épocas anteriores, y la percepción de gran parte de las cuotas devengadas desde 1904, acusa el siguiente movimiento de Caja en el año trascurido.

Ingresos.

Saldo de la gestión anteriór	Bs. 706,06
Cuotas Cobradas.....	,, 1.458, —
Intereses de Banco.....	,, 4,91
Cuotas por cobrar.....	,, 1.134, —
	Bs. 3.302,97

Egresos

Por inspección de la toma	Bs.	50, —
Reparaciones de cañería	,,	49,40
Trabajo de la pila principal	,,	400, —
Al Notario de Hacienda	,,	5, —
Compra de útiles	,,	9, —
	Bs.	513,40

Deducidos los gastos, se tendría un saldo de Bs. 2.789,57, contando con los Bs. 1.134 por recaudarse. De esta suma había que deducir unos Bs. 1.000, entregados á la Casa Hinke y Cia. á cuenta de un pedido que se ha hecho de 600 metros de cañería, cuyo costo está calculado en Bs. 4.500.

Este pedido, señor Ministro, ha acordado hacerlo la Junta, teniendo en consideración la necesidad que hay de verificar frecuentemente reparaciones en la cañería de Jalaqueri; pues, en varios casos, la Prefectura no ha podido atender á esas reparaciones á causa de no disponerse ni de un metro de cañería viendose obligada á hechar mano de material usado que, por cierto, no ofrece garantía de duración.

El considerable aumento de la población de Cruro, ha de hacer que en poco tiempo más el caudal de agua del que hoy se dispone, sea insuficiente para satisfacer esa imperiosa necesidad de vida. Y como la previsión en estas cosas se impone, convendría procurar el aumento de agua, hecho para cuya realización, no ha de bastar la labor de la Junta ni los buenos deseos de sus miembros. En este sentido, llamo la atención del señor Ministro sobre la necesidad de constituir un técnico que previos estudios en la fuente de Jalaqueri, pueda obtener el resultado de aumentar á 2.000 metros cúbicos, por lo menos, los 1.300 de los que irregularmente, hoy se puede disponer. El mismo técnico podría establecer más corrección en la distribución de las aguas; pues hoy ella se hace sin medida y á capricho del encargado que no reune las condiciones que requiere un servicio, donde la equidad debería ser la única norma.

Para ese objeto, la Junta también ha hecho un pedido de 30 medidores que una vez aqui servirán al objeto de una distribución matemática de las aguas que van á surtir las piletas á domicilio.

Y á fin de que esta repartición pueda desenvolverse en forma más eficaz, es opinión de esta Prefectura y también de la Junta, que ella pase á ser dirigida por la Municipalidad; pues que por mucha voluntad que la autoridad política manifieste, su acción, en este orden, nunca puede ser mejor que la de aquella, máxime si esa tarea es más compatible con las deberes primordiales de la Comuna.

CORREOS Y TELÉGRAFOS

El servicio de correos, en esta ciudad, de gran importancia en cuanto se relaciona con este ramo, por su situación central, nada deja

que desear, y es justo reconocer que la buena marcha de esta oficina se debe exclusivamente á la dirección competente de su laborioso y cumplido Administrador Sr. L. Natalio Bernal, cuya preparación y experiencia en la materia son indiscutibles.

Manifiesto ha sido al incremento que, en el año 1905, ha tomado este servicio y para probarlo bastará considerar el aumento de ingresos en ese año, con relación al de 1904.

En el de 1904, la oficina de Correos, había percibido como ingreso la suma de Bs. 29.636,36 y comparada esta cantidad con la que arroja el rendimiento de 1905 que asciende á Bs. 35.277,72, resulta, á favor de este año, un aumento efectivo de Bs. 5.641,36. Apreciados estos resultados económicos, se colije que el movimiento postal de 1905, acusa también un aumento notable; pues según datos tomados de la estadística escrupulosamente llevada por el Admor. Sr. Bernal, el curso de piezas en el año trascurrido ha sido el siguiente:

Servicio externacional	Recepción	110.105 piezas
	Expedición	64.579 ,,
		173.584 ,,
Servicio interno	Recepción	201.986 piezas
	Expedición	193.553 ,,
		395.539 ,,

Ambos servicios, entre expedición y recepción, arrojan el total de 570.223 piezas postales en el movimiento de la oficina de correos de Oruro.

El despacho del correo diario á Uyuni, ha producido magníficos resultados.

La Prefectura, con este motivo se ha dirigido al Sr. Sub. Administrador del Ferrocarril de Antofagasta, insinuándole que en los trenes de los días en que viaja el 2°estafetero, se proporcione á éste un compartimiento especial, igual al del que hace la conducción ordinaria de las valijas.

Es posible que, en breve sea deferida esta insinuación que ha sido hecha para procurar un medio de seguridad al conductor, que hoy hace su servicio viajando juntamente con los pasajeros, contra lo expresamente prohibido por el art.° 309 del Reglamento General de Correos.

Concuerda mi opinión con la del Sr. Administrador de Correos en cuanto á la necesidad que hay de crear una subadministración en el punto de Machacamarca, sito sobre la línea del Ferrocarril; pues, el incremento de los minerales de Huanuni, Llallagua y otros, hace que sea deficiente el limitado servicio que hoy prestan las oficinas receptoras.

En el proyecto de presupuesto elevado á la Dirección del ramo, se consigna ese nuevo cargo, cuya creación, repito, se impone en atención al creciente desarrollo de la región minera indicada.

La oficina de esta ciudad, cuenta ya con un hermoso Casillero "Jale", que fue pedido el año 1905, por la Dirección General. Es grande la facilidad que presta este aparato, especialmente para la distribución de correspondencia á las numerosas casas comerciales que hay en Oruro.

Por lo que toca al local proximamente será reconstruido con los fondos que para ese trabajo hay consignados en el presupuesto de la presente gestión y con la suma de Bs. 1,160, que existen como sobrantes. La Prefectura tiene acordado realizar la inauguración de esa obra, en los días de la fiesta nacional de Agosto y cree que con el apoyo que espera le prestará el Gobierno, buena parte de ella podra trabajarse en el presente año.

Otras indicaciones de detalle, tendentes á mejorar las condiciones del servicio de correos en este Departamento, las hace el Sr. Administrador ante la Dirección del ramo, la que á su vez, espero que las tomará en cuenta para presentarlas ante la consideración del Ministro.

El servicio de Telégrafos se hace con regularidad, y la oficina principal de esta ciudad competentemente dirigida por Don Mariano Valdivia, funciona correctamente.

La Prefectura no ha recibido queja alguna atendible, y si en raras ocasiones ha ocurrido retardo en la trasmisión de partes, esa falta no es imputable á los empleados, sinó á la deficiencia que, en la comunicación de algunos centros, ofrece un solo conductor.

La línea á doble conductor que comunica La Paz y esta ciudad, presta importantes servicios; y la celeridad en la correspondencia telegráfica habida entre ambos centros, es la ventaja que más marcadamente abona la bondad de ese doble hilo que también sirve para la comunicación con el interior y exterior de la república.

No pasa lo mismo con la simple línea entre Oruro y Challapata, es deficiente y no se abastese para hacer el servicio que sería de desear por este lado. La construcción de un doble conductor, salvaría la dificultad, y creo oportuno interesarme por esa obra, llamando la atención del señor Ministro, sobre el hecho de que la línea á Challapata sirve para nuestra comunicación, con el interior de la república, con la república Argentina, y con la de Chile por Antofagasta.

Otra de las construcciones que, en esta orden, conviene emprender sin demora, es la línea al mineral de Huanuni, centro que ha tomado gran importancia. Esta línea partiría de Machacamarca, recorriendo una distancia menor de 20 kilometros. Su costo sería pequeño tanto por la corta extensión que separa Machacamarca de Huanuni, cuanto por que para ese trabajo, los empresarios de aquel mineral, ofrecen todo genero de facilidades.

El laudable empeño tomado por el Gobierno para dar cumplimiento á la Convención telegráfica de 22 de febrero de 1904, acordado entre el suscrito que en esa época desempeñaba la Dirección de Telégrafos y el igual funcionario de la república de Chile, ha dado término á la construcción de la línea que ha sido trabajada por parte de aquel país y Bolivia, hasta la frontera que las divide.

Según informes que tiene esta Prefectura se sabe que la oficina está actualmente en condicciones de prestar correcto servicio.

El importante rol que esa línea está llamada á desempeñar en el sistema telégrafico de la república, reclama su entrega pronta al servicio público; hecho que indudablemente será determinado por el Gobierno.

FERROCARRILES.

Aunque la vigilancia del Ferrocarril de Antofagasta á esta ciudad, en la sección boliviana, esta exclusivamente encomendada á la Inspección Fiscal, hoy á cargo del Sr. Isaac B. Cariaga, la Prefectura no ha dejado de mantener relaciones con esa empresa á fin de procurar, en determinadas cosas, el mejor servicio público de ese medio de trasporte que, en Oruro, constituye uno de los más importantes elementos de progreso.

La compañía inglesa, representada por su administrador señor Harry Usher, animada del buen proposito de mejorar las actuales condiciones del material con que cuenta la Empresa, se ocupa de renovar los rieles y durmientes de la línea; trabajo que ha sido comenzado de Antofagasta y que á la fecha está avanzado hasta el kilometro 299. En el curso del año presente es posible que todo el material fijo este renovado; circunstancia que mejorará en mucho el servicio de trenes salvando los peligros y demoras que ofrece un material gastado.

En cuanto al material rodante, cuya deficiencia es demasiado sentida por el comercio, la compañía también se ha preocupado de aumentarlo; pues se sabe que además de haberse puesto al servicio, en el último año dos coches para pasajeros y 15 bodegas para carga, sobre el material existente con arreglo al contrato de 25 de diciembre de 1897, se tiene hecho un pedido de dos coches para pasajeros, 200 góndolas, 170 Vagones cubiertos con capacidad para 20.000 toneladas, 30 Vagones con capacidad para 12.000 toneladas, 110 Vagones planos, 30 Vagones para trasporte de animales y 6 carros para equipaje.

Llegado este nuevo contingente, es de prever que la Empresa satisfará ampliamente las exigencias justas del comercio que, pacientemente, ha soportado hasta hoy los perjuicios y pérdidas ocasionadas por el limitadísimo servicio del Ferrocarril de Antofagasta.

El punto relativo á las tarifas, debe llamar la atención de ese Ministerio, por lo menos en cuanto á la nececidad de establecer, sobre las comunes, una diferencial para los artículos que demandan la protección del Gobierno y para la carga que proporciona la industria minera á la que se debe prestar el apoyo más decidido.

Los demás puntos respecto de la contabilidad, itinerarios, accidentes etc., entiendo que han sido objeto de una información cuidadosa prestada á ese Despacho por el Sr. Inspector Fiscal.

Los acuerdos internacionales celebrados con las repúblicas de Chile y el Brasil, colocaron á nuestro pais en condiciones de poder emprender la obra de los ferrocarriles y esa aspiración unánime del Gobierno y pueblo bolivianos, hemos visto que hoy es una realidad que halaga el sentimiento más caro: el amor á la patria.

No me propongo hacer una información sobre el gran acontecimiento del 4 de este mes, porque el supremo Gobierno, que ha estado en esta ciudad á solemnizar con su presencia la inaugurnción de los trabajos ferroviarios, ha visto, con cuanto júbilo concurrió el pueblo de Oruro á ese acto inicial que marcará en nuestra historia el resurgirmiento de Bolivia con su ingreso á un periodo de vida en el que los himnos del trabajo serán los únicos que repercutan en todos los ámbitos del territorio nacional.

Me limito, pues, en este breve párrafo á unir mi voz á las de todo un pueblo agradecido hacía un Gobierno que merecerá de la posteridad y de la historia la justicia á que son acreedoras las grandes acciones.

VIALIDAD.

Esta importante rama de la administración pública ha merecido la más preferente atención de la Prefectura que eficazmente colaborada por los miembros que forman las juntas de caminos, ha podido, en el corto periodo de 4 meses, poner la mayor parte de las vías de comunicación de este Departamento en estado de prestar buenos servicios.

La ley de Prestación Vial de 9 de Diciembre de 1905, así como el Decreto Supremo que la reglamenta se van poniendo en practica, sin embargo de muchas dificultades que la junta ha notado para darle una estricta aplicación, especialmente en cuanto á la formación de los padrones que, forzosamente, ha tenido que encomendarse á los correjidores de cantón, funcionarios de escasas aptitudes que por falta de un claro concepto de la ley no han podido llenar en forma correcta su cometido.

La recaudación del impuesto por prestación vial se hace, no obstante, con regularidad; siendo seguro que hasta finalizar el presente año la suma presupuesta por concepto de este ingreso departamental, estará totalmente recolectada. Pero sí algun pequeño quebranto pudiera sobrevenir, el será imputable al hecho síguiente.

La más facil percepción de este impuesto, se hace en Oruro en los muchos establecimientos mineros que existen; pero sucede, con frecuencia, que los individuos nominicados en el padrón de un establecímiento se trasladan á otro, ocurriendo, entonces, que, cuanto se les vá á cobrar en el lugar donde fueron matriculados, ya no pueden ser habidos.

Con las personas que han optado por prestar servicio personal, se ha hecho la limpia y repación de varios caminos en todas las provincias del Departamento y actualmente se vá trabajando el camino del punto de Caracollo al mineral de Tres Cruces y Colquiri.

El cargo de inspector de caminos lo desempeña el señor Máximo Arellano de recomendable actividad en el ejercicio de sus funciones.

Con fecha de 28 de Octubre de 1095 la Prefectura convocó á propuestas para realizar varias obras de vialidad. Se presentaron dos: la de Don Carlos Rivas para el trabajo de terraplén y calzadas en el camino carretero que conduce de esta ciudad á Caracollo, en la parte denominada Chillancachi, y la de Don Jerman Ochoa para el trabajo de un puente de tres ojos sobre el río de Caracollo. Ambas propuestas fuerón aceptadas y en 13 y 14 de Noviembre, respectivamente se habían firmado los dos contratos.

El contratista Rivas hizo algunos trabajos, pero sin llenar con los compromisos que había contraido en la escritura pública respectiva. La Prefectura mandó inspeccionar la obra, y por informes recogidos se tuvo el convencimiento de que el camino no estaba apto para prestar un buen servicio, circunstancia que obligó á la Junta de caminos á tomar la resolución de completar el trabajo por administración directa. A ese fin se ha organizado una cuadrilla y mandado una carreta que facilite la realización de ese trabajo que, á más tardar, estará terminado dentro de un mes, previa cancelación del contrato Rivas. — La región de Chillancachi que en época de aguas se inunda completamente, tendrá un terraplen sólido de 60 centímetros de alto que permita al trafico de rodados sin los inconvenientes de la inundación.

En cuanto al puente sobre el rio de Carracollo, cuando me hice cargo de la Prefectura su trabajo aún no había sido comenzado Revisados los antecedentes relativos á esta obra, noté que el contrato se había hecho en forma inusitada, sin plano ni condiciones técnicas que aseguren el éxito de la obra; entonces, para salvar las consecuencias á que hubiera dado lugar la construcción rústica del puente, la Prefectura mandó al ingeniero Arce para que haga al contratista Ochoa, algunas indicaciones tendentes á garantizar la solidez y duración de la obra. Actualmente el trabajo se lleva á cabo y en 20 días más estará terminado. Aparte de la suma convenida en el contrato por dicho trabajo la Prefectura acordó dar doscientos bolivianos más para que se haga el empedrado del lecho del río, trabajo con el cual el puente ofrecerá mayor estabilidad.

Otra propuesta presentada, es la del Sr. Máximo Nava para el trabajo de un camino carretero entre Poopó y Anteguera.

La Prefectura no dá mucha importancia á esa obra, por cuanto sabe que de Antequera hay un camino Carretero expedito á la estación de Pazña, donde se embarcan los metales que vienen de aquel mineral.

Sin embargo, como hay una ley existente que destina el producto de la prestación vial de Poopó á la construcción de ese camino se tramita actualmente la propuesta indicada, siendo seguro que esa obra será hecha próximamente.

El trabajo que por hoy llama la atención de la Junta de caminos, es el de la Cuesta Colorada, en el trayecto de esta ciudad á Cochabamba.

La Prefectura con el fin de tener un antecedente técnico que per-

mita calcular el costo del trabajo, mandó el ingeniero Sr. Arce á practicar el estudio de las condiciones de esa via; y del informe prestado por dicho señor se desprende la necesidad de hacer un rebaje en la misma cumbre de la Cuesta.

Calcula el señor Arce el costo del indicado rebaje y el de algunas obras más, indispensables, en Bs. 4.807,50, suma relativamente pequeña si se considera la gran facilidad que prestará esa obra al tránsito de rodados.

Con este objeto, la Prefectura ha convocado á propuestas, sin que hasta la fecha se hubiera presentado alguna, lo que hace presumir que esa obra hay que realizarla por administración directa.

En el presupuesto departamental para la presente gestión, se había consignado la partida de Bs. 6.000 para la construcción de puentes sobre el río Desaguadero. Por informes que tengo de los señores Representantes de Oruro, sé que esa asignación fué acordada para hacer el servicio de amortización de un empréstito de Bs. 50.000 que debió adquirirse con objeto de trabajar un solo puente sobre el indicado río; pero como la ley relativa no fué perfeccionada ni adquirido el impréstito, la partida á que he hecho referencia quedará sin aplicación en el presente año.

La Legislatura haría un bien positivo, si en el presupuesto de obras públicas para el próximo año consignase una partida mínima de 50.000 Bs. para el trabajo de ese puente en la parte de Challacollo; así además de procurar un medio de comunicación fácil entre esta ciudad y la capital de la provincia de Carangas, proporcionaría un gran recurso para la percepción regular del impuesto sobre la sal, que actualmente no alcanza ni á cubrir la exigua suma presupuesta por razón de ese gravámen.

OBRAS PÚBLICAS.

En este orden, aparte de las obras de vialidad que forman un párrafo especial de este informe, la Prefectura aún no ha podido desenvolver su acción con la amplitud debida, tanto por razón del corto tiempo que el suscrito se encuentra á cargo de ella, cuanto por lo limitado de los recursos de que ha podido disponerse para atender este ramo que, cumple declarar, entra como punto principal en el programa que me propongo realizar durante mi administración prefectural en el Departamento de Oruro.

Con todo, en el curso del presente año, la Prefectura ha hecho lo posible para no descuidar en absoluto la atención de algunas obras.

El palacio de Gobierno se encuentra en estado deplorable; la parte de las galerías que fué últimamente construida, no reune las condiciones de una obra solida, debido quiza á la falta de concurrencia de una dirección técnica en el trabajo de esa sección del edificio.

La Prefectura, ha de aprovechar de la presencia del arquitecto señor Adán Sanchez para hacer practicar una inspección del

indicado edificio y para pedirle las indicaciones necesarias á fin de prevenir la ruína que amenaza esa mala construcción.

Actualmente una parte del piso alto de las galerías, está inconclusa, y la Prefectura no ha podido exigir el cumplimiento de un contrato celebrado con Tomás Durana, y Francisco Avíla para la terminación de ese trabajo, por no haberse resuelto aún, apesar de las muchas insinuaciones que me he permitido dirigir, una reclamación que los indicados contratistas tienen pendiente en ese Ministerio, desde el 28 de Mayo último.

Como ya hice referencia, el edificio destinado á la escuela de minería, se va construyendo, y actualmente están avanzados los trabajos de cimentación.

Con los Bs. 16.000 ya remitidos por el Tesoro Nacional para esa obra y Bs. 4.000 mil más que el Supremo Gobierno tiene ofrecidos, podrá contarse con un total de Bs. 20.000 que, será bastante para terminar en el presente año la sección del internado.

Contando con el manifiesto interés que el Supremo Gobierno tiene por la realización de esta obra, no es aventurado asegurar que ella podrá ser concluida totalmente en dos años más.

En los próximos días de la fiesta nacional, se tiene acordado inaugurar los trabajos del edificio de correos, cuyo plano ha sido habilmente levantado por el Arquitecto señor Adán Sanchez; de pronto la Prefectura cuenta con un sobrante de Bs. 1.066 que fueron remitidos por el Tesorero Nacional para pagar una falta en el servicio de Correos el año proximo pasado; sobrante que por resolución Suprema de 21 de mayo último ha sido destinado para aplicarse á los primeros trabajos del indicado edificio.

Además, se tiene un pequeño fondo remitido últimamente por el Tesoro Nacional con el que la iniciación de estos trabajos se hará en mejor forma.

Si como es de esperar ha de hacerce efectiva la partida de Bs. 20.000 consignada en el presupuesto Nacional para este objeto; la Prefectura cree que buena parte de la obra podrá trabajarse en el curso del presente año.

Es indiscutible la gran utilidad de este trabajo, llamado á servir á uno de los más importantes ramos de la administración pública.

Según el plano levantado, una vez terminado el edificio, éste ofrecerá mucha comodidad, pudiendo abastecer hasta para la instalación de la oficina telegráfica, que por hoy funciona en un local inadecuado como antihigiénico; así como para alojar la posta que se encuentra en local particular pagando alquileres.

La Prefectura está animada del mayor entusiasmo para emprender este trabajo, el cual á juzgar por las condiciones en que ha de realizarse, promete á Oruro el mejor de sus edificios públicos.

Cuando me hice cargo de la Prefectura, el trabajo de la hermosa pila que adorna la plaza principal de esta ciudad estaba inconcluso, y con un pago que se hizo al contratista N. Córdova pudo

terminarse, habiéndose estrenado, corriente, en los días de la fiesta preparada con motivo de la inaguración de los ferrocarriles.

Con fondos departamentales, se trabaja actualmente otra pila en la plazuela Castro de Padilla, la que será entregada al servicio público en los días de agosto.

En el capitulo de asignaciones del presupuesto departamental existe una partida de Bs. 316, suma con la que actualmente se hace el trabajo de embaldosado de la calle Wanshigtón. La Prefectura celebró un contrato con Pedro Adrián para esta obra que en pocos días más estará terminada.

Hay otros edificios públicos, como la cárcel en construcción, la casa de Justicia y el local de policía, que demandan la preferente atención de los poderes públicos; pero, en terminos generales, debo decir que el trabajo de unos y la reparación de otros se graduará durante mi administración con los recursos de que se pueda disponer.

Entre los asuntos rezagados de este despacho encontré uno relativo á la inventarización y valorización de los edificios de propiedad fiscal existentes en todo el Departamento. El inventario indicativo fué levantado y junto con el oficio de información que me permití dirigir al Señor Ministro de Hacienda en el 20 de Junio último, fue remitido ese documento.

La valorización se procurará llevar á cabo en poco tiempo más, para lo que la Prefectura contratará un arquitecto que se encargue de ese trabajo.

Conclusión.

Tal es, Señor Ministro, el breve informe que me permito elevar ante su ilustrada consideración. El corto periodo de tiempo que me encuentro á cargo de esta importante Prefectura, excusará la deficiencia de datos que el Señor Ministro pudiera notar en este documento; entretanto, cumple á mi deber dejar constancia de que en el desempeño del honroso cargo que se me ha encomendado, he procurado continuar la tradicción de mis distinguidos antecesores y me propongo secundar con toda la fuerza de mi voluntad y con todas las energias de mi entusiasmo el programa de política y administración que con noble empeño lo realiza el jefe del Estado.

Ofrezco, á Ud, Señor Ministro, mis respetos y consideraciones, suscribiéndome su atento

Seguro Servidor

S. M.
V. E. SANJINÉS

PREFECTURA Y COMANDANCIA GENERALDEL DEPARTAMENTO DE TARIJA. – 18 de Junio de 1906.

Al señor Ministro de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor:

En conformidad á lo dispuesto por la atribución 15ª del artículo 55. del Reglamento de la Ley de Organización Política, tengo la satisfacción de elevar el presente Informe y Proyecto de Presupuesto Departamental, para la gestión venidera, á conocimiento del Supremo Gobierno por intermedio de ese digno Ministerio.

En el breve tiempo que estoy al frente de la Prefectura, he podido comprobar la voluntad decidida de todo el Departamento de Tarija en favor del actual Gobierno. Y no podía ser de otra manera, por que jamás este departamento ha sido mejor atendido en sus necesidades y más puntualmente pagado en sus subvenciones.

Con agrado se vé que la misma atención se presta á los demás Departamentos, yá que se ha llegado á asegurar el porvenir de Bolivia, con la aprobación del último contrato ferrocarrilero, que ha de marcar una fecha histórica.

Las últimas elecciones han comprobado el espíritu de unidad de todos los pueblos de la República, á lo que viene á agregerse los beneficios ya conquistados, como son: la terminación de nuestros más árduos diferendos internacionales; la creación y afianzamiento del crédito Nacional que promueve la afluencia de capitales extranjeros; la difusión y aumento de la instrucción sobre bases cientificas para formar los futuros ciudadanos y estadistas, y el poderoso impulso que se dá á la vialidad pública, así como el órden en que se ha puesto á la hacienda pública; la organización moderna que se ha dado al ejército, el estímulo y perfeccionamiento de la agricultura y minería, son hechos que auspician y auguran el resurgimiento de Bolivia.

Tarija que ocupa el extremo sur de la República y que ni por un momento ha pensado en la lucha regional, se congratula con verdadero espíritu nacional por el asegurado porvenir de todos los Departamentos de Bolivia, gracias á la patriótica acción del actual Gobierno aquien se ha de servir Ud. hacer presente el aplauso y gratitud del pueblo Tarijeño, especialmente al digno jefe del Estado.

Siendo fiel intérprete del aplauso y la opinión de este Departamento, paso á detallar sencillamente los principales actos administrativos de esta Prefectura.

ORDEN PÚBLICO.

El Departamento de Tarija ha sido y es por naturaleza de carácter tranquilo y pacífico, por lo tanto el orden se mantiene inalterable, porque se comprende que la paz pública es la base del progreso y bienestar de los pueblos, y la que felizmente se halla consolidada en

... República. En justicia debe reconocerse que tan halagadora si-... es debida á la política nacional que desenvuelve el actual Go-... atendiendo con la mayor puntualidad las necesidades de todos ... departamentos y haciendo el pago de sueldos y subvenciones con ... religiosidad, lo que en Tarija jamás había sucedido en otras épocas, circunstancia que ha contribuido á prestigiar la actual administración, que es aplaudida por todo el pueblo.

ELECCIONES.

Han pasado tranquilas, en absoluto órden y libertad. La lucha sólo ha tenido lugar entre fracciones del Partido Liberal, á las que se han plegado los adeptos del extingido partido Conservador, habiendo obtenido el triunfo completo la Unión Liberal.

La autoridad política se ha concretado á dar todas las garantías á los partidos en lucha y amparar la pureza y libertad del sufragio.

Desde el día que me hice cargo de la Prefectura hasta el de las elecciones, no ha habido una sola queja ni ante los fiscales ni ante el suscrito de que se hubiera multado ni detenido á ningún ciudadano, lo que prueba plenamente que la acción policiaria ha sido agena á toda intervención política, garantizando el más completo órden y libertad. Igual cosa ha pasado en todas las provincias del Departamento.

En el juego regular de éstas luchas cívicas siempre se exaltan los ánimos y se manifiestan por su marcado apasionamiento, lo que se ha traducido en ésta por los desbordes de la prensa, que si son lamentables se espera que desaparezcan cuando haya mayor cultura é ilustración en los que han cometido estos extravíos.

Los cargos de intervención y hostilidades hechos á la Policía han sido todos infundados, sin que se haya podido citar un solo caso concreto, porque éllos han sido fraguados con el esclusivo objeto de engañar á la opinión en el resto de la República, ya que en el Departamento es conocida la actitud mesurada y respetuosa que ha observado la autoridad, mereciendo palabras de aplauso de la parte más distinguida del vecindario de la capital y las provincias.

En la más absoluta calma y órden debía procederse á las elecciones el día fijado para éllas, cuando sobrevino el deliberado incidente preparado por algunos miembros de mesas y particulares, que parece no querían verdadera libertad en el sufragio, al conocer con toda certidumbre la insignificancia de su contingente electoral. En efecto, señor Ministro, habiéndose publicado dentro del plazo legal el bando ordenado por ley, fijado el día, la hora y el lugar en que debían efectuarse las elecciones, se pretendió desconocerlo y desobedecerlo so pretexto de que los Presidentes de las Mesas debían señalar los lugares para su funcionamiento. Ahora bien; ésta Prefecturo ignoraba oficialmente quienes eran los miembros de mesas, porque no se le había dado conocimiento de su organización, ni pasado un simple oficio de atención, esperaba que éstos se apersonarían para cambiar ideas y acordar éste detalle y después de esperar hasta el último momento, vióse

forzada á publicar el bando, cuatro días antes según ley, fijando las cuatros esquinas de la plaza principal para recibir el sufragio popular, supliendo así el descuido de los miembros de las mesas receptoras y en la firme persuasión de que los partidos en lucha acatarían gustosos la designación de un lugar tan público que garantizaba plenamente la libertad y pureza del sufragio.

Con sorpresa, dos días después recibí un oficio de los titulados Presidentes de las Mesas Receptoras, en que me anuciaban haber acordado lugares diferentes de los designados por la autoridad, los que eran: 1ª la escuela municipal "6 de Agosto", que está en los suburvios y donde jamás se han efectuado votaciones. 2ª la Policía Municipal, que por su solo carácter de ser Policía no podía garantizar el secreto y libertad del voto; 3ª la casa de Justicia, local sumamente estrecho, y donde alguna vez han funcionado las mesas en los altos y donde en otras ocasiones se han cometido fraudes y abusos, por ser un lugar que no está á la vista del público; 4º la Casa Municipal, local que además de ser estrecho está cubierto el funcionamiento de la mesa de la vista del público.

En contestación ésta Prefectura les manifestó que la designación de otros lugares, era además de extemporánea contraria á las condiciones que prescriben las Circulares del Gobierno para garantizar la libertad del voto, puesto que además de ser estrechos jamás podían ser más públicos que la plaza principal, que estaba designada. Al mismo tiempo se les incitaba, para evitar inconvenientes, á concurrir á funcionar en ese lugar, cumpliendo las determinaciones legales de la autoridad, para no ser considerados como *sediciosos*, según lo prescribe el Código Penal.

El día 6, á la hora designada, se colocaron las mesas y los útiles necesarios en la plaza principal, habiendose retardado la instalación de éllas por falta de jurados para reintegrarlas, lo que más tarde se hizo mediante orden y con la intervención del Señor Presidente del Concejo Municipal y que dice así:

"El Ciudadano Eloy Araoz, Presidente del Honorable Concejo
" Municipal, ordena: que un agente de Policía, notifique á los miem-
" bros de las Mesas 1ª 2ª y 4ª receptora, que de conformidad al artí-
" culo 13, 2ª parte del Reglamento Electoral y á requerimiento del
" señor Fiscal del Distrito, han sido sorteados en la fecha: Primera
" Mesa, Lorenzo Soruco; Segunda Mesa, Fermin Antezana, Toribio
" Muñoz, Francisco Madalleno, Justino Valdéz; Cuarta Mesa, Tomás
" Torres, Pedro Castellón, Eleuterio Reinoso.

Tarija, Mayo 6 de 1906.

Eloy Araoz.

De acuerdo con ésta orden, fueron notificados todos estos jurados, quienes concurrieron á completar las Mesas Receptoras.

Mientras se producían regularmente estos actos, se tuvo conocimiento de que algunos miembros de mesas trataban de funcionar en lugares diferentes, por lo que el señor Fiscal del Distrito les pasó un oficio incitándoles á cumplir las providencias legales de la Prefectura, que había designado la plaza principal y donde debían concurir á funcionar todos los jurados que sin tener óbice fueron miembros de mesas; pero fué desobedecido. La burla fué más lejos y oficiaron al fiscal del Distrito reclamando útiles para la votación, como también las ánforas, libros y cédulas; y digo burla porque cuando ésto hacían ya tenían de antemano fraguadas cédulas y ánforas. Llegaron hasta recibir algunos votos con un personal en que figuraban como miembros de mesas individuos que no lo eran; por ejemplo: en lugar del señor Julio Araoz, secretario de la tercera mesa que estaba funcionando en la plaza, lo sustituyeron con un señor Julio Araoz Pacheco, que no era jurado sorteado. Clandestinamente, sin registro, sin libros y con cédulas falsas, pretendieron efectuar un completo fraude electoral; siendo sorprendidos *infraganti* en la comisión de este delito, fueron llevados á la Policía de Seguridad y puestos inmediatamente á disposición de la justicia ordinaria, por orden del señor Fiscal del Distrito.

Actualmente se halla entregado este asunto á la justicia ordinaria y se espera que ella aclarará el hecho y justificará plenamente la acción de la autoridad.

Los sorprendidos en este delito y á los que se les sigue el proceso respectivo, son los siguientes: Amadeo Martinez, Rosendo Retamozo, José María Suarez, hijo, Juan de Dios Reinoso, Benjamin Velasquez, Luis Echazú, Felizardo Avila, Rufo Miranda, Andrés Madalleno, Julio Araoz Pacheco, Ismael Justiniano, Juan de Dios Mealla, Manuel Mariscal, Julio Sanchez, Victor Galarza, Ceferino Donoso, Manuel Delgado López y Manuel Arraya, los mismos que fueron puestos en libertad tres días después, por auto del Juez de Partido 1º.

La documentación respectiva con todos los antecedentes de este hecho, fué remitida oportunamente á ese ministerio, para demostrar los procedimientos correctos y ajustados á ley de esta Prefectura.

Actualmente continúa la tramitación de esta causa ante los tribunales respectivos.

Fuera de estos incidentes, las elecciones pasaron tranquilas y en completo orden, tanto en la ciudad como en las provincias.

El escrutinio general para la proclamación de Senador y Diputados, se llevó á cabo con toda corrección, á pesar de los activos trabajos que desplegó el grupo disidente para evitarlo, como se comprueba por el oficio del miembro señor Miguel López, que adjunto á los anexos bajo el Nº. 1.

Creo necesario dejar constancia de la actitud partidarista de la Municipalidad que con mucha festinación ha procedido en este caso, hasta el extremo de haber efectuado un sorteo de jurados clandestino en su sesión ordinaria del día 2 de Mayo, que no está autorizado por el Reglamento Electoral ni por ninguna ley.

El Fiscal del Distrito ha requerido á esta Corte la organización del sumario respectivo para su sanción penal, y se espera que después de este fallo no se repetirán esta clase de trasgresiones.

Además, el señor Angel Oliva ha denunciado ante los tribunales la mala organización del cuerpo de jurados hecha en oposición al artículo 5º del Reglamento Electoral, para que se haga efectiva la responsabilidad á la Municipalidad.

Por último, señor Ministro, la Mesa de Jurados ha sido acusada por el Dr. Angel Oliva por fraudes que se cometieron en momentos de efectuarse la insaculación de jurados en el sorteo realizado el segundo domingo de Enero.

A las 6 de la tarde del día de elecciones y cuando ya habían terminado éstas tuvo lugar un incidente personal, que se me comunicó por el siguiente oficio del señor Intendente:

"Pongo en su conocimiento que en la tarde del domingo 6 de " los corrientes el señor Comisario Mayor Alberto Jofré, ha sido ob- " jeto de una agresión en la plaza pública y frente á esta Policía, en " presencia de numeroso público, por los señores Manuel Urenda, Au- " gusto Echazú y Eloy Araoz, quienes después del atropello, en es- " tado de completa embriaguéz, fueron conducidos á esta Policía, " donde el señor Fiscal de Partido 2º, requirió se organice la respec- " tiva sumaria, de la cual le paso copia para su mejor información". (Sigue en el Anexo Nº 2).

Como se vé, señor Ministro, estos señores que son munícipes y entre los cuales, el uno es Presidente del Ayuntamiento, ingresaron á la Policía por un acto nada digno y bien ageno á la cuestión electoral. El pueblo exaltado habría cometido con ellos algún exceso á no ser la protección que tuvieron en la misma Policía, sin embargo del injusto ataque de que fué víctima el prestigioso Comisario señor Dr. Alberto Jofré.

Los comprobantes de este hecho corren en los Anexos bajo el N°2.

El resultado electoral fué el siguiente:

Para Senador.

Por el Dr. Adolfo Trigo Achá		Por el Dr. Epifanio Echenique	
Capital	492 votos	Capital	20 votos
Avilés	350 „	Avilés	16 „
Arce	525 „	Arce	4 „
Méndez	132 „	Méndez	62 „
Salinas	325 „	Salinas	13 „
Gran Chaco	296 „	Gran Chaco	6 „
Total	2120 votos	Total	121 votos

Para Diputado por la Capital.

Por el Dr. Angel Oliva	489 votos
„ „ Señor Luis Echazú	18 „

Para Diputado por las Provincias Avilés y Arce:

Avilés. — Por el señor Napoleón Vasquez	349 votos
Arce. — Por el id id id	530 „
Total	879 votos

Avilés. — Por el señor Rosendo Retamozo	14 votos
Arce. — Por el id id id	(0) „
Total	14 votos

Las provincias Avilés y Arce eligen actualmente un solo diputado y juzgo conveniente se haga efectivo el proyecto del Ejecutivo, dándose representación independiente á esos importantes centros, que en lo político, judicial y administrativo son independientes. Igual cosa debería hacerse con las provincias de Salinas y el Gran Chaco, que actualmente tienen un solo representante.

SUB PREFECTURAS.

Todas funcionan correcta y regularmente y se empeñan por secundar la actividad administrativa que se nota en toda la Nación.

La Sub-Prefectura de la Provincia Arce se encontraba vacante por renuncia del titular y propuse para dicho cargo al señor Samuel 2º Campero, prévia consulta con lo principal de ese vecindario, el que ha merecido ser nombrado por el Gobierno de la terna que se elevó oportunamente.

El Sub-Prefecto de la Provincia "Avilés" me manifestó verbalmente que se encontraba cansado y que no podía continuar desempeñando su puesto; por otra parte, noté cierta relajación en los resortes administrativos de la indicada Provincia, por lo que creí necesario nombrar interinamente al señor Ruperto Sanchez, lo que puse en su conocimiento inmediatamente, mereciendo su digna aprobación. Todo el pueblo de esta Provincia se encuentra muy satisfecho con la nueva autoridad.

En la Provincia Méndez, continúa su antiguo Sub-Prefecto señor Manuel Cortéz Pantoja, quien goza de merecidos prestigios en el pueblo y desempeña su cargo de una manera cumplida.

Se encuentra al frente de la Provincia de Salinas, como Sub-Prefecto, el señor Juan de Dios Garay, uno de los vecinos más prestigiosos y que ejerce su cargo con la mayor corrección y esmero.

Cuando me hice cargo de la Prefectura del Departamento, desempeñaba interinamente la Sub-Prefectura del Gran Chaco, el señor Emilio Araoz, quien fué confirmado constitucionalmente en su puesto.

Es recomendable la laboriosidad y contracción con que este menio funcionario cumple sus deberes.

Previa autorización de ese Ministerio, hice una visita de inspección á las provincias Arce, Avilés y Méndez, habiendo notado que ellas se desenvuelven de una manera satisfactoria. Me es grato al mismo tiempo hacer constar que en los vecindarios de las indicadas provincias se halla muy prestigiado el actual Gobierno y se reconoce sin distinción de colores políticos su patriotismo y espíritu progresista.

Espero efectuar la misma visita á Salinas y el Gran Chaco, para informarme de la marcha de ambas Sub-Prefecturas.

Con motivo de mi presencia, tuvieron lugar varias demostraciones de aprecio que me hicieron los vecinos, sin distinción de colores políticos, lo que me ha servido de estímulo para redoblar mis esfuerzos en servicio del país, ya que cuentó con el apoyo de la opinión de todo el Departamento.

POLICÍA

Esta institución que es la principal garantía de la propiedad y de los habitantes, há mejorado mucho en estos últimos tiempos, bajo la dirección del actual Intendente señor Julio Campero y del Comisario Mayor señor Alberto Jofré, que procuran instruir y perfeccionar el personal que tienen á sus órdenes.

En el tiempo que ha procedido y en el momento mismo de la lucha electoral, no ha habido ninguna queja ni denuncia por intervención de la Policía lo que constituye la mayor prueba de su correcto funcionamiento.

Ella es reducida en su personal y si se atienden las modificaciones que se han hecho en el proyecto de presupuesto, que elevo en esta misma fecha, podrá llenar ampliamente su objeto. Actualmente dispone de 25 hombres, número insuficiente para el servicio diurno y nocturno del centro de la población.

La reforma propuesta consiste en elevar ese numero á 40 hombres para hacer la vigilancia en un circuito mayor del centro, en aquellos barios en que precisamente se cometen mayores desórdenes y que actualmente no se pueden vigilar. Por otra parte, se evitará también la irregularidad de destinar diariamente nueve ó diez hombres de la Columna para la custodia de los presos, lo que da lugar á frecuentes reclamos, porque esa fuerza está tanto á las órdenes de la Policía como de los jueces y es obligada á escoltar los presos á los tribunales y á las casas de los abogados. Por este motivo he tenido reclamos del Jefe de la Columna y de la Policía, siendo necesario que desaparezca esta incorrección.

La aproximación del Ferrocarril Central Norte á la Frontera, hace que lleguen mayor número de immigrantes y que los ataques á la propiedad sean más frecuentes, debiendo aumentarse el número de rondas para la mejor vigilancia y prevenir la comisión de delitos.

También se ha aumentado el pré de los rondas de 80 centavós á un Boliviano, porque con esa pequeña remuneración no hay quien quiera hacer este duro servicio.

El local en que funciona actualmente la Policía de Seguridad, no presta las comodidades necesarias y para mejorarlo siquiera en parte,

sería conveniente se fije en el Presupuesto Nacional la partida correspondiente.

Igualmente, se ha presupuestado la compra de dos caballos y su mantenimiento para los diferentes servicios que tiene que hacer la Policía.

En las Provincias no existe Policía de ninguna clase, por lo que en el proyecto de Presupuesto se ha fijado su creación dotándolas de un Intendente y cuatro vigilantes para cada una de ellas, con lo que quedará asegurada la tranquilidad y el orden en los vecindarios, facilitando al mismo tiempo la percepción de los impuestos y el cobro de las multas que hoy se pierden en poder de los Corregidores, quienes no rinden cuenta de ellas.

Como estos centros son muy elejados de la Capital, no es posible prestarles auxilio oportunamente por los malos caminos y las largas distancias que los separa, lo que da lugar á que queden impunes muchos hechos delictuosos.

El servicio de Policía Judicial que deben prestar los Corregidores y Alcaldes de Campo, es muy insuficiente por ser cargos consejiles y no tener ninguna remuneración.

El ingreso de multas de Policía ha sido muy inferior á la partida presupuesta este año, lo que demuestra que no ha habido ningún abuso y mensualmente se ha públicado los cuadros de ingresos policiarios.

MUNICIPALIDADES.

Se han efectuado elecciones para munícipes suplentes en las Provincias Arce, Gran Chaco y Méndez, con lo que su personal ha quedado completo.

Respecto á la Municipalidad de esta ciudad, creo necesario se paguen las subvenciones que se han fijado en el Presupuesto de este año, especialmente la suma de 10.000 Bs. para la compra de una estufa de desinfección, con lo que se evitará el desarrollo de las epidemías que se presentan todos los años en el pueblo, como sucede actualmente con la de sarampión que está haciendo estragos.

CORREOS.

Ha mejorado notablemente el servicio de la Oficina de Correos de esta ciudad, mucho más desde que se ha aumentado los bagajes para la conducción del correo á Tupiza, que es hoy el más recargado por llevar la correspondencia al Norte de la República. Con esto la recepción y expedición de balijas será más puntual.

El intercambio de correspondencia con la República Argentina es considerable y cada día toma mayor incremento, porque el comercio mantiene por esa vía su correspondencia y transacciones comerciales.

Los correos departamentales se sirven con toda regularidad, excepto el correo al Fortin Campero que recien se va á establecer y

las sumas distraidas á este fin han sido depositadas en el Tesoro Departamental.

El Sub-Administrador de Correos de San Lorenzo ha sido cambiado por motivo de algunos reclamos que han hecho importantes vecinos de ese pueblo.

La oficina de esta ciudad se encuentra completamente desmantelada y sin muebles de ninguna clase, y habría que atender á esta necesidad.

Son una garantía para el público, por su correcto proceder, el nuevo Administrador y demás personal de esta delicada oficina.

TELÉGRAFOS.

La oficina de esta capital funciona con toda regularidad bajo la inteligente dirección de su Jefe el señor F. López, quien se contrae por completo al cumplimiento de sus deberes.

El personal actual debe ser mantenido en su pié por haber aumentado mucho el movimento de la oficina.

Se hace necesario proceder á la reconstrucción inmediata de la línea á Tupiza, porque su estado es malo y ocasiona frecuentes interupciones. Igual medida se impone con la línea á Concepción.

Actualmente se está haciendo el trazo de la nueva línea telegráfica á San Luis, por el competente Inspector de Telégrafos del Sud señor David Lucuy. Esta línea será una de las más importantes para Tarija, porque nos pondrá en comunicación con la parte más rica del Departamento y será muy útil prra la Delegación Nacional que se ha creado en el Gran Chaco. Para que esta obra sea completa es necesario estender la línea en el año entrante á Villa Montes, pasando por Caiza, y construir un ramal á Yacuiba, región que ha tomado en los últimos tiempos gran importancia.

La construcción de la línea á San Luís ha despertado mucho entusiasmo y he recibido especial encargo de los vecinos para hacer presente su gratitud al Señor Ministro por haberla ordenado y al Señor Director General de Telégrafos por el interés que ha manifestado para hacer efectivo ese trabajo.

La oficina de Concepción funciona con toda regularidad bajo la dirección del práctico telegrafista señor Nestor Zambrana.

De este pueblo se debería prolongar el telégrafo á Padcaya y de aquí al Orán, línea que facilitaría el incremento con la República Argentina, ahora que todo el periodismo boliviano recibe su servicio noticioso de Buenos Aires. Los vecinos han ofrecido proporcionar gratuitamente los postes necesarios para el trabajo de esta importante obra.

Pienso también, señor Ministro, hacer este año un ramal á San Lorenzo, contando con el decidido contingente de los vecinos de este pueblo. Para el trabajo de dicha línea talvez el Gobierno tenga que contribuir nada más que con el alambre en una estensión de 14 ó 15 kilómetros que abarcará ese ramal.

EDIFICIOS FISCALES.

En esta ciudad todas las oficinas dependientes del Gobierno Nacional funcionan en locales alquilados por no disponer el Estado de ningún edificio propio y quizás sea el único Departamento que se encuentra en tan anormal situación. Actualmente se paga por alquileres para la Prefectura, el Tesoro, el Correo, la Aduana y el Telégrafo, la suma de Bs. 2.820, sin contar el alquiler de las dos escuelas fiscales recientemente establecidas que es de 1.200 Bs. anuales.

Ultimamente han subido considerablemente los alquileres y se hace difícil encontrar locales para tanta oficina; por otra parte, está aumentando mucho el valor de la propiedad y más adelante sería demasiado gravoso al Gobierno la adquisición de edificios propios, á no ser que se resolviera la terminación del edificio que posée en la plaza principal, en el que se han invertido más de Bs. 80.000 y que se encuentra á medio construir.

El trabajo del Teatro y del salón "4 de Mayo, " está muy avanzado y es posible que en el año entrante estén terminados, siempre que se consignen los fondos necesarios. Son edificios que llenarán una sentida necesidad en esta localidad.

Actualmente se está refaccionando una parte de la Policía y dentro de 30 días estará concluido un hermoso salón para el despacho de la Intendencia. También se procederá á colocar tarimas á las celdas de los presos, las que se encuentran en lamentable estado, fuera de ser estrecho el local para los que actualmente hay detenidos.

En el Proyecto de Presupuesto Departamental se ha fijado la partida de Bs. 5.000 para la refacción de edificios fiscales, tanto en esta ciudad como en las provincias, porque es necesario atender á la reparación de los pocos que existen de carácter nacional y que amenazan completa ruina.

PUENTES Y CAMINOS.

El año pasado no fué posible terminar la colocación del puente sobre el río Guadalquivir por haberse agotado los fondos. En la actualidad se prosigue este trabajo con la suma de Bs. 2.000 que se halla consignada en el Presupuesto Departamental y se tiene el firme proposito de concluirlo este año.

Igualmente se construirá otro puente sobre la quebrada de Turumayo, para cuyo objeto los fondos están listos.

En el Presupuesto Nacional se ha fijado la cantidad de Bs. 10.000 para la construcción de otro puente sobre el río Tarija para unir el pueblo de Concepción, capital de la Provincia Avilés, con esta ciudad. Ojalá se hiciéra efectiva esa suma para llevar á cabo tan imperioso trabajo:

Entre los caminos que deben trabajarse, el más importante es al Orán y así lo ha comprendido el Supremo Gobierno, que ha tomado mucho interés para la efectividad de esa obra, la que será una realidad después del contrato que se ha firmado con el señor Adolfo Lea-

plaza, con la seguridades necesarias y previa aprobación de ese Ministerio. Como el señor Leaplaza es una persona seria y de completa garantía, ha de cumplir su contrato dando el impulso debido al trabajo que debe realizar.

En el Presupuesto Nacional del año entrante es necesario que se fije una nueva partida para acabar de pagar la apertura de este camino.

El trabajo del camino de esta ciudadad á la República Argentina, ha sido dado en contrato al señor José Pantoja, quien debe abrir una sección nueva al principiar la cuesta de Zama y la que era indispensable construirse para mejorar las condicciones de esta importante via. Como el ferrocarril Argentino debe llegar el año entrante á La Quiaca, considero necesario el trabajo de un camino carretero hasta dicho lugar, para dar mayores facilidades al comercio de esta plaza, que produce una fuerte renta á la Aduana Nacional.

Otro camino importante es el que se dirige al Chaco y que ha sido entregado en contrata al señor Samuel Arce, en la sección de Tarija á San Luis, debiendo trabajarse desde este lugar hasta Caiza, por el señor Julian Rocha. Por esta via se hace la extracción de ganado que provée á todos los minerales del sud de la República:

El camino á Tupiza debe refaccionarse por el señor Andrés Araoz, en la sección que corresponde á este Departamento, según contrato que ha firmado con la Junta Impulsora de Caminos.

El camino que parte de esta ciudad al vecino pueblo de San Lorenzo, ha sido contratado con los señores Mariano Aparicio y Néstor Arce, quienes deben entregarlo en el plazo de 45 días.

Todos los caminos vecinales y provinciales, serán reparados con fondos de la Prestación Vial, llevándose la respectiva cuenta documentada.

Los padrones de contribuyentes á dicho impuesto, fueron elevados oportunamente al Ministerio de su cargo, y pronto se hará la publicación de ellos en la forma que prescribe el Decreto Reglamentario sobre Prestación Vial.

El señor Ministro que ha tomado tanto interés para impulsar la vialidad del país, ha sido secundado de una manera patriótica por la Junta de Caminos de este Departamento, la que ha intervenido en todos los contratos que se han firmado buscando las mejores garantías para su realización en condiciones ventajosas y satisfactorias.

AGUAS POTABLES.

Con motivo de las fuertes lluvias y de las continuas avenidas del río, las aguas Potables han sufrido graves desperfectos.

Oportunamente solicité el pago de la subvención respectiva para atender este servicio y el Gobierno deferente á mi insinuación remitió el total de los fondos consignados, por lo que á nombre del pueblo, renuevo mis agradecimientos.

Previa consulta con los caballeros que forman la Junta de Caminos, se ha firmado un contrato con el señor Francisco Azurduy para reparar los considerables destrozos causados.

El señor Azurduy debe construir un calicanto de diez metros de largo, uno y medio de ancho y tres ó cuatro de altura, según lo exija el terreno, para resguardar las obras principales é impedir los avances del río. Además, construirá otro reparo de 50 metros de largo, de palos, rama y piedra á continuación del anterior, estando obligado á reconstruir también todos los desperfectos del antiguo reparo, los que comprenden una extensión de 200 metros.

Construirá un votadero de rama y piedra delante de cal y canto para resguardarlo en parte de la mucha piedra que traen las avenidas del río; construirá de nuevo toda la bóveda de la toma del agua y la empodrará encima para que quede bien cubierta; limpiará los canales y acueductos por donde viene el agua y que han sido obstruidos por cedimento, piedra y arena; rebocará con cemento romano la Caja de cedimentos para que no se produzcan filtraciones; y por último, calzará uno de los machones del puente de las Aguas Potables que ha sufrido deterioros, comprometiéndose á hacer todos estos trabajos en el plazo de tres meses por la suma de Bs. 3.980, habiendo dado la fianza respectiva. Actualmente están en pleno trabajo estas obras.

Con el saldo de la subvención se atenderán las pilas y refacciones que quedan en otras partes.

Es de imperiosa necesidad fijar en el Presupuesto del año venidero la suma de Bs. 10.000 para encargar cañería nueva y concluir de una vez estas valiosas y necesarias obras; pues en la actualidad no hay un solo caño y deben renovarse más de la mitad que están destruidos. Además, la colocación de la cañería principal es gran parte provisoria y para darle su verdadero curso, hay que trasladarla de acuerdo con el plan respectivo de la obra.

El rendimiento del impuesto de pilas particulares, ha aumentado este año y una vez que se haga el servicio puntualmente y se concluyan las obras, esta renta será mayor en su producto.

Saludo al señor Ministro y me suscribo su attento

S. S.

Arturo Molina Campero.

Nota. — *No se publican en estos anexos los informes de las demás Prefecturas de la República, por haberse hecho ediciones especiales.*

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. — Sucre, julio 31 de 1906.

Al señor Ministro de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor:

Tengo la honra de informar á U. de los trabajos ejecutados en esta oficina en el curso del año que fenece.

En cuanto á las necesidades de ella, como son aumento de local y auxiliares, me permito reproducir lo representado en mi informe anterior y en los de mis antecesores.

Como siempre se ha continuado expidiendo los certificados referentes á tierras de origen, y los de revista militar á las personas que por escrito los pidieron, y además ha continuádose el trabajo permanente de la facción del Indice de los documentos de Archivo procurándose cada vez una selección más esmerada de los expedientes que se escogen con ese objeto.

El trabajo que acabo de mencionar se devide en dos partes: la 1ª Comprende el Indice de los documentos generales que existen en el Archivo y la 2ª el de las Cédulas y Cartas Reales, habiéndose adelantado la primera hasta el año de 1756 y en la segunda hasta el de 1654.

Fué satisfactorio al personal de este Archivo poder contribuir con varias Cédulas Reales y otros documentos á reforzar las pruebas bolivianas en el alegato sobre límites con el Perú, presentado ante el Tribunal Arbitral Argentino en Buenos Aires.

Con respecto al incremenro del Archivo que se esperaba con la incorporación de los *documentos* reunidos por la Legación de Bolivia en Paris, encomendada al Dr. Arce, y enviados por conducto de la Legación Boliviana en Buenos Aires, resultó que no habiendo sido recibidos en La Paz, ni en ésta, se hizo necesaria una investigación para arriguar su paradero, y con la anuencia y aprobación de los Vice-Presidentes de la República, señores. Villazón y Abecía, se tramitó el asunto, como consta de los oficios reproducidos en el *Apéndice* de este Informe, y dirigidos por el señor Néstor Rojas Esteussoro, ex Adjunto de la expresada Legación en París, quien había corrido en España con el acopio de dichos documentos. Parece fuera de duda que se trataba de los papeles cuyo índice fué publcado en La Paz en 1889 en dos folletos por los señores Luis Salinas Vega y M. V. Ballivián, el primero bajo el título de: "Comisión especial de límites. Catálogo de los documentos concernientes á la historia geográfica de Bolivia", obtenidos en las investigaciones practicadas en diferentes Archivos. 1886 hasta 1889. La Paz 4º menor, en 50 paginas, y el segundo iden iden bajo el de "Catalogo general de archivo, ó sea documentos re-

lativos á Bolivia encontrados en el Archivo Geneneral de Indias y en el de la Historia de Madrid, por Luis Salinas Vega. La Paz fojas 60.

De lo actuado resultó que los documentos acondicionados en varios cajones, fueron recibidos por la Legación Boliviana en Buenos Aires, cuyo jefe era el Dr. Santiago Vaca Guzmán, quien falleció poco después, sin que se haya podido saber de modo seguro el paradero de los documentos, siendo así que la Biblioteca y Archivo del finado fueron vendidos en pública subasta. De manera que deben darse por perdidos aquellos, lo qual no deja de ser muy sensible después del dinero y tiempo invertidos en reunir las copias respectivas.

Movido por el deseo de acrecentar este Archivo con el del eclesiástico de *Mizque* y con los expedientes que se dice existen en la posta de *Vilcapugyo*, esta dirección se dirigió á las Prefecturas de Potosí, Cochabamba y Oruro, solicitando la cooperación de esas Autoridades ara que concurriesen á ayudar á la realización de una medida tan onveniente, é intentada en varias ocasiones. Los Prefectos señores Ramos y Aranibar ofrecieron gustosos su decidida cooperación, mientras que el de Oruro señor Muñoz, no respondió á la invitación. Así es que por desgracia salió fustrada otra vez esta nueva tentativa, lo mismo que las anteriores, y con el conocimiento del hecho el Supremo Gobierno resolverá lo que juzgue conveniente al respecto.

Creo haber hecho constar en mi informe anterior que la tradición dice haber pertenecido los papeles de Vilcapugyo al Archivo dejado por el Obispo de Quito, después de Charcas, Fr. Luis López de Solis, quien vino comisionado por la corona de España como Visitador de las tierras del Perú, y se asegura con cierto viso de verdad que dichos papeles sirven de manantial inagotable á los leguleyos de los Departamentos de Oruro y Potosí para los litigios que suelen suscitarse, ó más bien que con tal motivo de continuo son promovidos, sobre tierras de origen y de encomiendas, entre las comunidades de los indios y los descendientes de los conquistadores y otros pobladores de la altiplanicie.

A proposito conviene que conste que toda desaparición de documentos es por demás sensible, sea por omisión de las personas á quienes incumbe su custodia y conservación, ó sea por hechos violentos como v. g. sucedió en 1849 con los preciosos Archivos de esta Universidad de San Francisco Javier, quemados por la tropa mandada por el General Gonzalo Lanza, hecho que recuerda Cortés en su "Bosquejo historico", haciendo constar que "Lanza á su llegada á Sucre, " acuarteló á su tropa en el Palacio y en la Universidad, cuyo Archivo " fué destruido casi del todo después de este acto de barbarie que cau- " só suma indignación, pasando luego Lanza á Potosí á reunirse con " Belzu". Por desgracia sucedió entonces que el Archivo de la Universidad no fué destruido solo en parte sino del *todo* lo mismo que el no menos precioso del Cabildo y Ayuntamiento de esta ciudad.

Con tal motivo hay que recordar que una parte considerable de este Archivo se perdió á mediados del siglo pasado, por un grave descuido de los encargados de su cuidado, sucediendo que los expedientes depositados en el suelo del segundo salón de la Biblioteca Nacional que laron inutilizados del todo por haber estado expuestos durante

mucho tiempo á las lluvias que por causa de una ventana rota invadieron dicho local y que á fuerza de humedecerlos, los acabaron por destruir. Finalmente á la pérdida de varios de los *Libros* de *Acuerdos* de la Audiencia, de que di cuenta oportunamente, llamando la atención sobre su inapreciable valor historico y cuyo paradero no ha podido ser descubierto, debo dejar constancia también de la del *Libros* de *Acuerdos* que se hallaba en poder de la Corte Superior de este Distrito, con el titulo de "Libro de Acuerdos y Votos de los señores Ministros de la Audiencia Nacional de Charcas, firmado Manuel de Cabañuelas y Pedro Pablo Perez escribano de Cámara. El libro corre de 1 de junio de 1814 hasta el 14 de marzo de 1824", en fojas 281.

Abrigo la esperanza de que algún día vuelvan á aparecer dichos libros, pues no dudo de que existan en manos de personas que se proponen especular con ellos, de modo que puedan ser rescatados por medio de gratificación proporcionada.

El Archivo ha sido consultado por varios religiosos en investigaciones de interés de sus respectivas órdenes. En el año anterior fué el Padre *Ferrufino* de la orden de la Merced, el que con asiduidad y al parecer satisfecho, reunió datos para la historia de los conventos de su orden y más tarde fué el Padre de la Compañía de Jesús Fr. Pablo *Hernandez* (*), el que con decidida contración durante algunos meses, se dedicó a reunir datos para una importante obra histórica que está escribiendo el Padre Joaquin *Astraeu*, en Madrid, acerca de los primeros tiempos de su orden en el Alto Perú. Al regresar á Buenos Aires el Padre Hernandez para restablecerse á su domicilio ordinario, el Colegio del Salvador, en el cual desempeña una de las principales cátedras, me insinué con él para que me favoreciera con su juicio acerca de este Archivo; tuvo la bondad de dirigirme la siguiente comunicación de Buenos Aires de febrero 9 último, á saber: señor D. Ernesto O. Ruck.

Muy señor mio y de mi mayor consideración.

Invitado por U. durante mi permanencia en Sucre á expresarle por escrito el juicio que pude formar del Archivo que U. dignamente dirige, correspondo á esta insinuación con la presente carta.

Desde luego me llamó la atención el crecido numero de documentos que ha logrado U. reunir en el Archivo Nacional, á pesar de las grandes viscisitudes de los tiempos; y no menos su mérito y valor, pues se conservan todavía varios libros de acuerdos de la Real Audiencia de Charcas, por más que otros hayan desaparecido dejando trunca la colección. Regístrase gran parte de la correspondencia original de los virreyes con la Audiencia; como también la de las muchas autoridades comprendidas en el Distrito de aquel tribunal: un abundante cedulario de Cédulas reales distribuido en 19 tomos; y finalmente gran número de expedientes de minas y asuntos particulares.

(*) El ilustrado Padre Hernandez nacido en 1852, es natural de Rubidos de la Cerida en la provincia de Ternell en el Arzobispado de Zaragoza (Asturias). Vino á Chile por el año 1877 y pasó á Buenos Aires en 1886 habiendose ordenado el año siguiente. Antes de venir á Sudamérica estuvo de catedrático en varios colegios de Valencia, Tortosa y otros.

El sistema establecido de colocar los legajos por orden cronológico, es á mi modo de ver inapreciable, y simplifica extraordinariamente el trabajo de cualquier investigador; y no de menor utilidad es la signatura de los legajos valiéndose de los números consecutivos en serie única, método empleado hoy, en las más importantes colecciones de M. S. S. de Europa.

Pero lo que me llamó notablemente la atención fué el hallar numerosas cartas originales y así mismo expedientes de importancia, procedentes de las antiguas provincias del Tucumán, Paraguay y Río de la Plata, que hoy forman la República Argentina, la Oriental y la del Paraguay. Juzgo que estas regiones no pueden completar los datos de su historia primitiva ni aún con el auxilio de los documentos del Archivo de Indias, de Sevilla sin recurrir además al actual Archivo de Sucre. Naturalmente hay que decir lo mismo de la historia antigua de la República de Bolivia: pues de lo sgobernantes de La Paz, de Potosí, de Santa Cruz de la Sierra y de otras comarcas, son abundantes las comunicaciones de Gobierno y los expedientes que existen en el Archivo Nacional.

Mucho más sin duda se pudiera obtener si el establecimiento del Archivo fuera auxiliado con mayores medios por parte de las autoridades nacionales, procurándole local suficiente, asignando fondos para adquirir nuevos documentos, que á veces aparecen en manos de particulares; incorporando al Archivo los papeles inutilizados en Vilcapugyo; y tomando medidas semejantes, que sin duda contribuirían á acreditar el amor á la ilustración y á hacer centro frecuentado de estudio el Archivo nacional.

Al terminar expresaré que necesariamente ha de haber deficiencia en mi enumeración, á causa del breve tiempo de que pude disponer para mi viaje; pero en la parte positiva que ya enunciada, no puede haber equivocación, pues hablo de lo que he visto y registrado por mi mismo.

Agradeciendo las solicitas atenciones que debi á U. y á sus subordinados, soy de U.

atento S. S. y Capp.

Pablo Hernandez S. I.

En cuanto á los *Impresos* que estan obligados á remitir todas las imprentas de la República, sucede que con excepción de los principales diarios y revistas, pocas son las imprentas que cumplen dicha prescripción, á no ser con la mayor irregularidad.

No terminaré este informe sin llamar la especial consideración del señor Ministro sobre la necesidad de dotar al Archivo de varias obras de caracter histórico, para que sirvan de consulta en los casos necesarios, supliendo de esta manera la deficiencia de las Bibliotecas públicas y archivos particulares, pues no es doble por lo general, sinó á los establecimientos nocionales, poder suministrar semejantes publi-

caciones costosas. Entre otras muchas me permitiré proponer la adquisición paulatina de las siguientes obras, á saber:

Revista de los Archivos y Bibliotecas del Perú redactada por N. Reyes, Baza y Carlos Romero, 1902-1904.

Enrique Torres Saldamando.

1. Los Jesuitas antiguos del Perú.

2. Historia de los Mojos por el P. Diego Equiluz Documentos inéditos dos series.

1ª Colección que se pública desde 1868, en 46 volúmenes.

2ª Id. de documentos inéditos para la Historia de España, inclusive 304 volúmenes referentes á America, tomos 105.

Castelnan, Fr. Conde de. En 12 volúmenes.

Colección de documentos inéditos. Tomos 24 Madrid.

Medina T. Biblioteca hispano-americana, 6 tomos.

Quesada V. G. Las Bibliotecas Europeas. 1877, 12 tomos.

Archivo General de la República Argentina 14 tomos.

Revista del Museo de la Plata, por F. T. Moreno. 12 volumenes.

Chartgeroix P. Fr. Historia del Paraguay, 6 volumenes.

Id. „ „ „ 2 „

Coleccíón de Documentos literarios del Perú, por M. de Adriazola. 1863-1878.

Colección de Documentos historicos y varias obras más.

Señor Ministro

E. O. Rück.

FOMENTO

Dirección General

DE OBRAS PUBLICAS

Se organiza la Dirección General de Obras Públicas.

ISMAEL MONTES

Presidente Constitucional de la República

Considerando:

Que el progreso nacional en el importante ramo del fomento de Obras Públicas requiere una reglamentación apropiada á los propósitos del actual Gobierno y á las necesidades del país;

Que es conveniente, para la metódica aterción de los trabajos que se llevan á cabo y se proyectan en el territorio nacional, organizar el Cuerpo Directivo de Obras Públicas fijando sus atribuciones y señalando el rol que corresponde á los distintos servicios;

Decreto.

CAPITULO 1º

Organización.

Artículo 1º — La Dirección General de Obras Públicas dependiente del Ministerio de Fomento, será compuesta del siguiente personal:

El Director General de Obras Públicas;

Los Jefes de Sección de los siguientes servicios: "Ferrocarriles", " Instalaciones Eléctricas y Aprovechamiento de Fuerzas Naturales", " Puentes y Calzadas" y "Arquitectura";

El Secretario de la Dirección General;

Los Ingenieros Principales de 1ª y 2ª clase;

Los Ingenieros Auxiliares de 1ª y 2ª clase;

Los Ingenieros en comisión especial; y

Los Ayudantes, Cartógrafos, Auxiliares y otros empleados subalternos.

CAPITULO 2°

Disposiciones Generales.

Artículo 2° — La Dirección General de Obras Públicas está encargada, bajo la dirección y supervigilancia inmediatas del Ministerio de Fomento.

a) Del estudio y la redacción de los proyectos, de la dirección y vigilancia de todos los trabajos públicos que pertenezcan al Estado y que deben ejecutarse por él para el servicio de los caminos de fierro carreteros y de herradura, puentes y calzadas, canales, ríos, puertos, instalaciones eléctricas, aprovechamiento de fuerzas naturales, y edificios y lugares públicos;

b) De la policía de las vías de comunicación y los puertos;

c) Del examen de las propuestas y proyectos de trabajos públicos que deben ejecutarse por via de concesión;

d) De la supervigilancia de las obras de carácter público ó particular cuando éstas se hallen relacionadas con el interés general;

e) De la supervigilancia de las instalaciones mecánicas y obras de ingeniería en general, velando por las condiciones de seguridad pública;

f) De recibir y conservar en su archivo debidamente clasificados los mapas, planos, datos, cálculos y todas las informaciones que sea posible reunir relativas á las Obras Públicas de la Nación.

Artículo 3º — El número de empleados de que conste cada sección, dependerá de las obras que se lleven á cabo anualmente, de conformidad con las asignaciones especiales del Presupuesto Nacional y las determinaciones del Ejecutivo.

Artículo 4º — Las competencias que pudieran suscitarse entre las atribuciones de los Jefes de Sección serán resueltas por el Ministerio del ramo, previa exposición de motivos del Director General de Obras Públicas.

CAPITULO 3º

Funciones y Atribuciones Especiales

I. DEL DIRECTOR GENERAL.

Artículo 5º — El Director General de Obras Publicas es el Jefe superior del servicio y, por consecuencia, la autoridad inmediata que deberá entenderse con el Ministerio de Fomento.

Son sus atribuciones:

a) Mantener correspondencia con el Ministerio del ramo y elevar ante éste los informes concernientes á las distintas labores del servicio;

b) Visar los presupuestos de sueldos de los empleados ó los formulados para determinados trabajos, supervigilando el correcto procedimiento en la inversión de fondos;

c) Pasar con el respectivo informe á conocimiento del Ministerio las solicitudes presentadas para la opción de los cargos vacantes del servicio, cuidando de la correcta observancia de la ley de títulos de Ingenieros;

d) Suscribir los contratos referentes á la ejecución de los trabajos emprendidos por administración directa de la Dirección General de Obras Públicas, previa autorización del Ministerio;

e) Suscribir, con la trascripción del acta respectiva, los certificados de conformidad que deberán registrar todos los mapas, planos y otros documentos de trabajos técnicos, para su validez, previa aprobación del Supremo Gobierno.

II. DE LOS JEFES DE SECCION.

Artículo 6° — Los Jefes de las diferentes secciones, en que está dividida la Dirección General de Obras Públicas, ejercen sus funciones independientemente y sin diferencia gerárquica entre unos y otros bajo las órdenes inmediatas del Director General de Obras Públicas. Son sus atribuciones:

a) Someter á la consideración del Director General de Obras Públicas, para el estudio y comprobación del Ministerio de Fomento, los trabajos encomendados á la repartición de su cargo;

b) Vigilar la conducta funcionaria de los empleados de su dependencia;

c) Impartir las instrucciones á las que deben sujetarse las distintas comisiones de los Ingenieros dependientes de la sección respectiva y encargados de determinadas obras;

d) Informar respecto de la exactitud y conformidad de los trabajos técnicos de la sección de su dependencia, para someterlos á consideración del Ministerio de Fomento;

e) Formular anualmente el informe referente á los trabajos dependientes de él directamente y á los que sean objeto de comisión especial conexa á la sección de su cargo;

f) Ser el intermediario obligado en las relaciones que los Ingenieros de la sección mantengan con la dirección General de Obras Públicas, acusando la conformidad de los presupuestos y revisando los cálculos y apreciaciones.

III. DEL SECRETARIO.

Artículo 7º — El Secretario de la Dirección General de Obras Públicas, es el subalterno inmediato al Director General y está encargado del despacho ordinario. Es requisito indispensable para el desempeño

de este cargo el de poseer, por lo menos, un idióma extranjero y traducir correctamente otro, debiendo llevar toda la correspondencia con el Supremo Gobierno en el idioma nacional. Sus atribuciones son:

a) Redactar con la claridad precisa las informaciones de los Jefes de Sección y traducir en su caso las que fuesen presentadas en otro idioma que el nacional, así como todos los documentos y la correspondencia extranjera que se roce con el servicio.

b) Legalizar todas las copias que se precisen, con excepción de las de trabajos técnicos, como mapas, planos, etc., cuya conformidad es de atribución exclusiva de los Jefes de Sección.

c) Llevar los libros que, consistirán en una Cuenta General de los trabajos que se ejecuten por administración directa, un estado de la Cuenta Corriente á que dieren lugar los desembolsos del Tesoro Nacional y los que demande la atención de los trabajos, y un inventario prolijo de los instrumentos y útiles científicos, muebles y otras existencias adquiridas por el Supremo Gobierno para la Dirección General de Obras Públicas.

d) Centralizar el archivo de las diversas reparticiones de la Dirección General de Obras Públicas, cuidando de su distribución metodica.

e) Llevar con el día la estadistica y un libro especial del rol y servicios de los funcionarios de este ramo.

IV. DE LOS INGENIEROS ADSCRITOS Y EN COMISION.

Artículo 8° — Los Ingenieros de la Dirección General de Obras Públicas, dependen directamente de los Jefes de las secciones en que está dividida la Dirección, ya se encuentren ejerciendo sus funciones en el seno de ella ó en desempeño de comisión especial en el lugar de residencia del Supremo Gobierno ó en cualquier otro punto del territorio de la República.

Art. 9° — Las funciones de los Ingenieros de Obras Públicas deben sujetarse á las determinaciones del Jefe de la sección respectiva.

Art. 10. — Está absolutamente prohibido á los Ingenieros en comisión hacer modificación alguna en los proyectos aprobados ó mandar ejecutar trabajos no previstos, á menos de haber obtenido autorización previa del Ministerio. Sin embargo, en caso de fuerza mayor, pueden tomar las medidas que las circunstancias exijan, debiendo sí dar conocimiento al Ministerio dentro de los dos días siguientes, por el órgano respectivo.

Art. 11. — En casos excepcionales, el Ministerio, por intermedio de la Dirección, puede encargarles trabajos ó supervigilancia que se encuentren fuera de su atribución, sea en parte ó en su totalidad.

Art. 12. — Están sujetos también á la supervigilancia inspectora de los Prefectos ó la autoridad política superior del distrito en qne ejerzan sus funciones, debiendo poner en conocimiento de la Dirección General cualquier disposición ó incidente que se suscitare con tal intervención.

Art. 13. — En la ejecución de sus trabajos están obligados á constatar las cualidades, las cantidades y el empleo de los materiales

de construcción, hacer las mediciones y verificaciones, y en casos que determine el Gobierno, arreglar provisoriamente las cuentas con cargo de aprobación é informe al Jefe de sección acerca de los procesos de recepción y entrega provisorias ó definitivas cuidando de la documentación detallada del manejo de fondos.

Art. 14. — La gerarquía señalada de Ingenieros principales de 1ª y 2ª clase é Ingenieros auxiliares de 1ª y 2ª clase, obedece exclusivamente al género de funciones que se les encomiende en trabajos de mayor ó menor importancia, ya sea como Jefes de una Comisión ó dependientes de otro Ingeniero superior.

Art. 15. — Las condiciones de movilidad ó traslación serán materia de resolución ó contrato especiales, así como la fijación de los gastos que demande su viaje al país ó su regreso al lugar de procedencia, una vez concluida su misión.

Art. 16. — El Gobierno Nacional está en el derecho de separar del ejercicio de su cargo exigiendo la devolución de las erogaciones causadas por la traslación del Ingeniero hasta el país, en caso de incompetencia probada, despilfarro en el manejo de fondos, ó contravención á las leyes del país y á las órdenes y disposiciones del ramo.

V. DEL PERSONAL SUBALTERNO.

Art. 17. — Pueden desempeñar el cargo de Ayudantes de Ingenieros, los estudiantes de Ingeniería sin el título respectivo y los empíricos cuya competencia relativa sea comprobada á satisfacción del empleado superior á cuyas órdenes deben prestar sus servicios.

Art. 18. — Los Cartógrafos Dibujantes, están obligados por lo menos al conocimiento de la Geometría y Cartografía General, debiendo sujetar uniformemente sus trabajos á los signos, formas y proporciones de uso universal en este orden.

Art. 19. — El resto del personal subalterno será provisto por el Ministerio del ramo en virtud de ternas sometidas á su consideración por el Director General de Obras Públicas.

CAPÍTULO 4º

Sección de Ferrocarriles

Art. 20—Las funciones que incumben al servicio activo de esta repartición comprenden:

1°—Los proyectos, estudios, construcción, conservación y estadística de los ferrocarriles que el Estado resuelva construir, estudiar ó inspeccionar.

2º—Estudio de las propuestas que fueren presentadas y recepción de los trabajos ejecutados por empresas particulares.

3°—Medidas de iniciativa determinadas por las circunstancias con conocimiento del Ministerio de Fomento.

4º—Instrucción administrativa de las demandas de interés general concernientes al ramo.

5º—Control y supervigilancia de los ferrocarriles construidos por empresas concesionarias y de los concedidos en explotación en virtud de contrato especial:

6°—Examen y cotejo de tarifas.

7º—Supervigilancia del tráfico y correcto cumplimiento de itinerarios.

8º—Proyectos de reforma en el servicio de trenes y de conveniencia de adquisición de líneas.

Art. 21.—El Jefe de la sección de ferrocarriles podrá en cualquier momento exigir de las empresas propietarias ó arrendatarias de los ferrocarriles construidos ó en construcción dentro del territorio de la República, la presentación de los datos que juzgue necesarios.

Art. 22.—Podrá, asimismo, ordenar á los Inspectores Fiscales de las distintas líneas ferroviarias la consecución de datos y la información referente al estado de las gestiones que se hicieren.

CAPITULO 5º

Sección de instalaciones eléctricas y aprovechamiento de fuerzas naturales.

Art. 23.—Corre á cargo de esta repartición el estudio y aprovechamiento de los recursos naturales del territorio, para atender por instalaciones mecánicas las necesidades de carácter nacional ó local.

Son objeto de su labor principal los siguientes trabajos.

1º—Estudio de las diferentes fuerzas hidráulicas existentes en el territorio nacional.

2°—Aprovechamiento de los ríos, lagos, lagunas y caídas de agua para instalaciones de luz, tranvías eléctricos y maquinarias de este sistema destinadas al desarrollo de la industria:

3º—Supervigilancia de las instalaciones eléctricas fiscales ó de empresa particular.

4°—Estudio de las propuestas que se hicieren y recepción y control de las obras ejecutadas por empresas particulares;

5°—Desviación y canalización de ríos;

6º—Observaciones meteorológicas en las localidades que se designen.

7°—Estudio y aprovechamiento de los ríos que pasan por las poblaciones de la República para su servicio higiénico de alcantarillado y desagües.

8º—Captación, conducción y aprovechamiento de aguas potables para el servicio público.

CAPITULO 6º

Sección de puentes y calzadas.

Art. 24.—Las atribuciones de esta repartición, encargada de la vialidad terrestre, con excepción de los caminos de fierro; se determinan como sigue:

1º—Dirección inmediata en la apertura de caminos carreteros, de herradura y sendas cuya ejecución acometa el Gobierno por su cuenta.

2º -Estudio de las propuestas para la construcción de caminos por empresas particulares é intervención y supervigilancia en la realización de esos trabajos:

3º—Recolección de datos relativos á fletes é importancia de tráfico entre las distintas poblaciones de la República;

4º—Exploración y levantamiento de planos de las zonas que deban cruzar las vías de comunicación futuras.

5º—Recepción, con estudio é informe motivado, de los caminos llevados á cabo por empresas particulares y que se trate de poner al servicio público, cuidando del extricto cumplimiento de las cláusulas de los contratos suscritos;

6° — Trabajos de terraplén, apertura de túneles, piques y acueductos, malecones, calzadas y obras de defensa en general en la construcción, reparación y conservación de las vías;

7° — Supervigilancia del servicio de las carreteras é inspección de los caminos que recorren;

8º — Examen de las tarifas sobre pasajes y equipaje de las empresas carreteras, con estudio comparativo de los gastos que ocasiona la explotacion y los precios de forraje;

9º — Formación del mapa general de vialidad de la República con indicación de la navegación fluvial aprovechable;

10 — Fundación de puertos fluviales y lacustres;

11 — Reconocimiento de las diversas zonas de los departamentos y territorios de colonias de la República para la apertura de caminos que fomenten el intercambio interior y fronterizo;

12 — Construcción de puentes colgantes, fijos y de otros sistemas, y de muelles diques y malecones que no sean obras conexas de ferrocarriles.

Art. 25 — Corresponde también á esta repartición el examen, con estudio estadístico, del procedimiento empleado en la colección de los impuestos de pontazgo y peaje existentes en la República.

CAPITULO 7°

Sección de Arquitectura.

Art. 26 — Dependen de la Sección de Arquitectura las obras emprendidas por el Gobierno Nacional. Son sus atribuciones:

1° — Levantar los planos de los lugares destinados á la construcción de edificios públicos, haciendo la tasación respectiva en caso de expropiación.

2º — Formar los croquis, planos y detalles de constucción de los edificios en proyecto;

3º — Supervigilar el empleo de materiales y condiciones en que efectúa el trabajo el contratista ó concesionario en licitación;

4º — Inspeccionar por sí ó por medio de otros funcionarios la prosecución de las obras cuidando que guarden la conformidad debida con los proyectos aprobados;

5º — Llevar á cabo todos los trabajos tendentes al mejoramiento de las ciudades, tales como el ornato y conservación de las plazas, los parques, las avenidas y otros lugares públicos, la nivelación y ensanche de calles y las condiciones higienicas indispensables;

6° — Y finalmente, ejecutar ó intervenir en todas las obras de arquitectura que el Ministerio de Fomento tenga á bien encargar á la Dirección General de Obras Públicas.

El Ministro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente decreto.

Dado en La Paz, á veinticuatro de agosto de mil novecientos seis años.

ISMAEL MONTES

Aníbal Capriles.

Contrato Speyer y Cia.

Mensaje especial acerca de la construcción de ferrocarriles en la República

PROYECTO DE LEY

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.—La Paz, 13 de Noviembre de 1905.

Al señor Presidente de la H. Cámara de Diputados.

Presente

Señor:

La solución del problema más importante que se presenta para el desarrollo nacional, y sin la que no son posibles de inmediato la explotación cabal de nuestras riquezas naturales ni la rápida población de las vastas zonas de la República, es la vialidad del territorio. En efecto, nuestro desenvolvimiento ha estado librado hasta hoy á la influencia del progreso de nuestros vecinos. La limitada exportación de nuestros productos tropieza también con el inconveniente de la topografía y es preciso proveender al estímulo de nuestras industrias que han ido cediendo palmo á palmo el terreno mercantil á los artículos extranjeros fácilmente importados para competir ventajosamente á medida que nuestros vecinos construyen sus líneas férreas cuyos extremos tocan ya nuestras fronteras.

Es en esta virtud que, en conformidad con la ley de 19 de octubre de 1904 que destina los dos millones de libras esterlinas provenientes de la indemnización pagada por el Brasil con más los intereses que produjeren, á la construcción y estudio de ferrocarriles ó al

servicio de intereses de los capitales que se inviertan en ellos,, y en ejercicio de la facultad que confiere el artículo 65 de la Constitución Política del Estado, tengo el agrado de someter á la consideración de la H. Cámara que Ud. dignamente preside, el proyecto de ley que autoriza al Poder Ejecutivo para contratar y ejecutar la construcción de las líneas férreas que se determina, pudiendo, para ese fin:—invertir los fondos expresados; hacer uso de las garantías estipuladas en el Tratado de paz celebrado con Chile; realizar las operaciones financieras que se consideren indispensables, siempre que los fondos consignados no fuesen suficientes, sin comprometer en garantía más que los mismos ferrocarriles; y, finalmente destinar, el aumento del impuesto sobre la coca á la construcción de la línea á Puerto Pando, por lo mismo que el objeto de ella es servir la zona productora de ese artículo..

El pensamiento del Ejecutivo es ligar de pronto las vías férreas de Guaqui, de Arica, de Antofagasta y del Central Norte Argentino y comunicar así las ciudades de Oruro, La Paz, Cochabamba, Potosí y Tupiza dentro de la red preliminar que será completada después por el ferrocarril de Oruro á Potosí, el ramal á la capital de la República, la prolongación de la línea al Chaneré, y la complementación del ferrocarril á Puerto Pando, cuya primera sección el Gobierno conceptúa también necesario construir de inmediato para comenzar á dar ejecución al compromiso contraido por el artículo 3° del Tratado suscrito con el Brasil el 17 de Noviembre de 1903 á la vez que dicha linea nos aproximará á la inmensa zona del Norte comunicada naturalmente por la fácil navegación de sus ríos y á la que dará cómodo acceso, por otra parte, el ferrocarril Madera Mamoré.

Como el costo calculado de las líneas proyectadas es mayor que el fondo disponible, es indispensable que el Ejecutivo esté autorizado para la consecucion de los capitales que fuese menester para completar la construcción de los ferrocarriles, ya sea negociando empréstitos ó realizando cualesquier operaciones financieras que conceptuase convenientes. No de otro modo puede llevarse á cabo, en tiempo relativamente breve y con la simultaneidad posible, esta obra trascendental para la vida misma de la Nación. Responderá á la garantía de estos capitales el 5% pactado con la República de Chile.

Estudiadas las condiciones sociales del país y sus facultades económicas de actualidad, el Gobierno cree que debemos limitarnos á los trabajos de más fácil é inmediata ejecución para dar comienzo á la obra de vialidad nacional que irá desenvolviéndose gradualmente á medida que sus recursos aumenten. Comprometer á la República con créditos superiores á sus fuerzas sería indudablemente peligroso en lo porvenir; pero el proyecto presente no importa alteración del plan ferroviario que se ha trazado el Gobierno y que será completado paulatinamente consultándose las conveniencias y resultados adquiridos en el desarrollo del plan previo que se trata de llevar á la práctica.

Al terminar creo oportuno manifestar á la H. Cámara dignamente presidida por usted que la construcción de los ferrocarriles mencionados se hará rápidamente convocándose á propuestas se

bre la base de los estudios que practica actualmente la comisión de ingenieros norteamericanos y los que igualmente efectúa "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company" entre Uyuni y Potosí en virtud del contrato de fecha de 3 de agosto último. De esta manera quedarán satisfechas las aspiraciones nacionales y se habrá cumplido uno de los puntos más importantes del programa del Gobierno Nacional.

Esperando que la H. Cámara de Diputados se sirva prestar atento estudio y aficaz aprobación al presente proyecto de ley cuya importancia trascendental es harto conocida del país, soy con toda consideración del

Sr. P. de la H: C. de D.

Atento Servidor

ISMAEL MONTES

Anibal Capriles

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO NACIONAL,

Decreta.

Artículo 1º—Se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar y ejecutar con la simultaneidad posible, la construcción de los siguientes ferrocarriles: de Viacha ó Corocoro á Oruro, de Oruro á Cochabamba, de Uyuni á Potosí, de Potosí á Tupiza y la primera sección de cien millas de la línea de La Paz á Puerto Pando, empleando los fondos provenientes de la indemnización pagada por el Brasil y las garantías estipuladas en el Tratado de Paz celebrado con la República de Chile.

Art. 2º— Se autoriza igualmente al Poder Ejecutivo para realizar las operaciones financieras que se consideren indispensables siempre que los fondos consignados en el art. 1º no sean suficientes para la construcción de los ferrocarriles indicados, sin comprometer á la responsabilidad de tales operaciones más que los mismos ferrocarriles.

Art. 3º—Construidos que sean los ferrocarriles determinados en el art. 1º, se procederá á la ejecución de las siguientes líneas: de Oruro á Potosí, de Cochabamba al Chimoré, de Macha ó de Potosí á Sucre y la segunda sección del ferrocarril de La Paz á Puerto Pando.

Art. 4°—Para la construcción de la línea ferroviaria de La Paz á Puerto Pando se asignan además los fondos provenientes del aumento del impuesto sobre la coca.

Comuníquese, etc.

La Paz, 13 de noviembre de 1905.

ISMAEL MONTES

Anibal Capriles

Informe del Médico de la Comisión de Oruro á Cochabamba

Señor Ministro de Gobierno y Fomento

Informa:

El suscrito, absolviendo el informe que con motivo de ciertas publicaciones ha tenido Ud. á bien pedirle sobre si es cierto que los ingenieros que practican el estudio y trazo de la línea férrea entre las ciudades de Oruro y Cochabamba en lugar de dedicarse á ese trabajo solo se ocupan de divertirse, dice:

Habiendo contraído por solicitación especial que recibió, el compromiso de acompañar á la Comisión en calidad de Médico y cirujano, el suscrito salió de esta ciudad el día 28 de agosto último habiendo llegado el 1° de septiembre á la región mineral de Falsuri, en momentos en que se verificaba la traslación del campamento del punto llamado Vilacaima, donde anteriormente había permanecido durante algunos días.

La primera impresión que al suscrito le causó la jornada de los ingenieros en ese día, fué de admiración, por la vertiginosa actividad y precisión con que todo el menaje, instrumentos y útiles eran desarmados, conducidos y vueltos á armar en la nueva residencia, sin que esto hubiese sido un obstáculo para la marcha de los trabajos de exploración, reconocimiento y delineaciones que cada uno de ellos seguia practicando, pues todo el desmontaje y preparación para el cambio habian sido cuidadosamente efectuados desde las 4 hasta las 6 de la mañana, hora en que diariamente cada uno se dirije al terreno en que le corresponde trabajar.

En ese mismo día fué puesto el suscrito en relación con Mr. Rollins, jefe de la Comisión, quien con la seriedad y la fina educación que caracteriza á cada uno de los miembros de ella, puso de manifiesto las grandes dificultades que se presentaban en el trazo del citado

Ferrocarril, por lo accidentado del terreno, por la deficiencia de algunos elementos y la falta del personal que no había podido ser oportunamente provisto, pero que después, con la llegada de cuatro ingenieros auxiliares, pudo avanzar en sus trabajos con la actividad y rapidez más satisfactorias.

Ahora bien, habiendo el suscrito examinado las condiciones del equipo, y demás elementos, en relación con la higiene, encontró que todo estaba arreglado en un orden que nada dejaba que desear al respecto. El estado sanitario de la Comisión era bonancible, no obstante de que los días anteriores había recorrido el trazo de una considerable extensión y cambiado sucesivamente varios campamentos, sin contar durante ese tiempo con los auxilios oportunos de un médico, y sufriendo así penurias que habían salido también disimular y pasar por alto.

Una de las primeras preocupaciones del suscrito, al ingresar al seno de un personal tan digno de consideraciones, fué examinar si existían los medios de salvar á los que por desgracia llegasen á enfermar, habiendo tenido el agrado de encontrar un botiquin bastante surtido de drogas, el cual fué ampliado con algunos pedidos pequeños hechos á la ciudad de Oruro.

Una vez organizada la profilaxia, el suscrito principió á dictar algunas prescripciones, conformándose á las costumbres especiales de los señores ingenieros, que como hombres científicos, saben sujetarse á un plan determinado ó norma adquirida en su ejercicio profesional, norma que principalmente consiste en el cumplimiento estricto del deber y el trabajo constante.

La razón ó causa que les facilita el llevar á cabo una misión tan delicada, sin interrupciones ni entorpecimientos, consiste en tener horas bien determinadas y más que todo, en efectuar con entera puntualidad las faenas que tienen distribuidas, siempre con uniformidad que no falla. Levántanse á las 5,30 a. m., dedicándose media hora al aseo personal y arreglo de sus dormitorios. A las 6 a. m. toman el desayuno, que es una especie de almuerzo lijero que dura media hora, procediendo inmediatamente después todo el personal de exploradores, mensuradores, niveladores, ayudantes, & á prepararse con los instrumentos y útiles que cada uno necesita. El jefe dá la orden de partida para el trabajo y cada uno se dirige al lugar determinado según el rol é instrucciones, con un entusiasmo que no se ha visto decaer en ningún momento. La extensión en que tienen que hacer el estudio, es de 3 millas en cada jornada, más ó menos, según la naturaleza del terreno.

Llega el momento del descanso, que es la 1 p. m., hora en que es necesario reparar las fuerzas perdidas en cinco y media horas de continuo trabajo. Este descanso dura solo media hora y en ella se toma un lunch consistente en un pedazo de pan con manteca y dulce ó jamón, y como líquido reparador, se bebe el agua potable y fresca que cada uno lleva en su cantina.

A la 1,30 p. m. prosigue el trabajo, casi siempre con peligros y por regiones que solo el que las vé puede admirar. Las sinuosidades bruscas del terreno, los rios, la insolación, la lluvia y el viento, son

otras tantas dificultades que á cada momento presenta la naturaleza allí donde no hay sino campo abierto que recorrer.

A las 3 de la tarde, todos los ingenieros emprenden su regreso al campamento. Ver esos hombres fatigados y desfallecidos por el hambre, la sed y la intemperie, es algo que impresiona, y es cuando el médico les pregunta y averigua con la mayor solicitud qué novedades han ocurrido durante la jornada y si alguna dolencia les aqueja, para ofrecerles los medios de reaccionar sus fuerzas, evitando enfermedades muy posibles de contraer en tales circunstancias. Mientras tanto el cocinero, que por suerte es un japonés hábil en ese ramo, se preocupa de ofrecerles la cena, con ese cariño que solo el que comparte de una situación semejante puede sentir. Terminada la comida ó cena, hay un descanso de una hora, que se observa por prescripción médica. Después cada uno recorre sus apuntaciones de la labor hecha en el día y confecciona sus mapas ó planos. Entonces viene el descanso de la noche, para principiar al día siguiente con lo mismo.

El día domingo es el único día en que los señores ingenieros descansan de sus faenas ordinarias, pero en cambio es también el único día que tienen habilitado para que cada uno revise su equipo y se prepare para el trabajo de la semana.

Respecto á cambio de campamento, se advierte un día antes, para que todo esté listo lo más temprano posible, generalmente á las 4 de la madrugada, hora en que cada uno acondiciona los objetos de su uso personal, para que los encargados de la conducción no tengan motivo de demora. A la hora indicada, como todos los días, se van al trabajo y solo quedan en el campamento el médico como encargado del jefe para dar órdenes de movilidad, el capataz de arrieros, cocinero, etc. Es de advertir que un día antes el jefe, en compañía del médico explora el lugar más apropiado para trasladar y armar las tiendas de campaña, nunca en los pueblos, sino en el campo y á distancia de 3 millas de un pueblo y del lugar donde se dejó día antes el trabajo.

La breve relación anterior dará á ese respetable Ministerio una idea de la manera asídua en que los ingenieros de la referida Comisión llenan sus difíciles labores, así como de la austeridad ejemplar de sus costumbres de vida, según he tenido ocasión de presenciar en la corta temporada de cincuenta días que permanecí cerca de la comisión, al cabo de los cuales tuve que retirarme con gran sentimiento, por atenciones que me reclamaban con urgencia. El lugar que entonces ocupaba el campamento, era Huanuhuara.

Entre tanto, no puede menos que contrariar la lectura de un artículo que bajo el título "Defraudando tiempo y dinero" se ha públicado en "El Heraldo" de Cochabamba, en cual se afirma, con lamentable ligereza y animadversión, "que esos ingenieros de todo se " ocupan, menos de llenar su cometido, que cada uno de ellos gana " 300 dollars mensuales, que de lo único que se ocupan es de defraudar " el tiempo y el dinero, que su presencia es un escándalo en el país, " que si trabajan una hora al día es mucho, que lugar poblado donde " acampan queda al día sigiente exausto de licores, que á algunos pa- " sajeros han desvelado en la noche con sus bacanales, que en tres

" meses no han avanzado ni 5 leguas, y en fin, que están estacionados " en las alturas de Falsuri, cazando vicuñas".

Todo esto se escribe en los momentos en que el Supremo Gobierno está llevando á cabo la preparación indispensable de un ferrocarril llamado á poner en prosperidad las ricas regiones del Departamento de Cochabamba y á levantar sus industrias.

La comisión de ingenieros que está trazando esa línea, es respetable y no merece ser hostilizada de semejante manera. La componen más de veinte profesionales extrangeros, procedentes de Norte América y de Europa, quienes han venido llamados por el Gobierno boliviano, desde sus lejanos países, para prestar al nuestro el contingente valioso de sus conocimientos en la gran obra ferroviaria que nuestro progresista Gobierno ha acometido. Herir la dignidad personal de esos caballeros, como se hace en el artículo mencionado, es alejar, detener la corriente inmigratoria, que tanto necesitamos facilitar para progresar.

En cuanto á la cotización que el artículo indicado hace del trabajo de los ingenieros, el suscrito ignora el sueldo que ellos ganan mensualmente, pero suponiendo que importara 300 dollars, es indudable que ningún profesional se prestaría á venir desde centenares de leguas á ocuparse de un trabajo de duración eventual, por mucho menos que ese sueldo.

Las imputaciones que en el repetido artículo se hace á los ingenieros, de que dejan exaustos de licor los lugares poblados donde acampan, carecen de fundamento. El suscrito, durante los días de su permanencia en los campamentos, no ha visto que los ingenieros hubiesen dejado alguna población exausta de licores. Para esta clase de apreciación, habría que tener en cuenta cual era la existencia de licores en la población ó plaza á que se refiere el señor escritor del artículo. Pero como parece que no se trata de la escasés de licores que habrían causado los señores ingenieros, sinó del uso ó abuso que estos hubiesen hecho de las bebidas, el suscrito cumple el deber de informar que durante su permanencia en los campamentos no han consumido tales licores, pues sus provisiones consisten tan solo en los artículos necesarios para la alimentación.

Finalmente, en cuanto á la acusación de que los ingenieros están estacionados en las alturas de Falsuri, cazando vicuñas, sabe el suscrito que los ingenieros no tienen tiempo para ocuparse en esa distracción, ni poseen las armas apropiadas para la caza, sinó escasamente revólveres, como útiles necesarios de defensa cuando se recorre regiones despobladas. Además, el suscrito no sabe que en esos lugares existen vicuñas.

No es, señor Ministro, grata para el suscrito la tarea de prestar un informe que siendo de la verdad, tiene que hallarse en contradicción con las aseveraciones de un artículo editorialmente publicado en uno de los más prestigiosos órganos de la prensa nacional, como es "El Heraldo" de Cochabamba. Pero, ya que tiene que salvar este informe, no oficiosamente, sinó en cumplimiento de una justa determinación de Ud., cree el suscrito deber manifestar en conclusión, que el artículo referido no está en la verdad al expresar que "en

más de tres meses no han avanzado ni cinco leguas", pues, contando tan solo la distancia que hay desde Vilacaima donde encontró el suscrito á la Comisión, hasta Huanuhuara, donde la dejó al cabo de cincuenta días, el trayecto estudiado es más ó menos el doble de las cinco leguas dichas, trayecto en el cual la Comisión ha cambiado los siguientes campamentos principales: Vilacaima, Falsuri, Tomoco, Berenguela y Huanuhuara. Además de esa extension, que comprende terrenos de topografía difícil, la Comisión había estudiado en la temporada anterior á mi llegada, la grande extensión que existe entre Oruro, ó más bien dicho de Calacala (establecimiento industrial distante 4 leguas de Oruro) hasta Vilacaima.

Tales son los hechos que el suscrito tiene á bien manifestar al señor Ministro de Gobierno y Fomento, en resguardo de la verdad.

La Paz, 26 de noviembre de 1905.

Natalio A. Aramayo.

Ley que determina la constucción de la red ferroviaria en Bolivia

---

ISMAEL MONTES.

Presidente Constitucional de la República.

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL,

Decreta:

Artículo 1º—El Poder Ejecutivo hará estudiar y mandará construir mediante los contratos necesarios, previa convocatoria á propuestas, los siguientes ferrocarriles.

De Oruro á la margen izquierda del río Desaguadero, frente á Ulloma, donde se empalmará á la línea Arica — La Paz.

De Oruro á Cochabamba, debiendo construirse esta línea á la brevedad posible independientemente de la anterior.

De Uyuni á Potosí, de Potosí á Tupiza ó de Tupiza á Potosí, según el lugar á donde llegue primero la línea.

Artículo 2° — A la construcción de las líneas expresadas en el artículo anterior, se destina el monto total de las indemnizaciones pecuniarias procedentes de los últimos pactos celebrados con las Repúblicas del Brasil y de Chile, y las garantías acordadas por esta Nación en el tratado de 20 de octubre de 1904.

Artículo 3° — Contratará y ejecutará igualmente, la construcción del ferrocarril de La Paz á Puerto Pando, empleando como garantía ó en otra forma, la cantidad proveniente del aumento sobre el impuesto departamental de la coca de La Paz y quinientos mil bolivianos (Bs. 500.000) anuales de la renta nacional de alcoholes, fondos que se asignan á dicho ferrocarril hasta su conclusión.

Artículo 4° — Para la ejecución de los ferrocarriles enumerados en el artículo primero, el Ejecutivo queda facultado para realizar las operaciones financiarias indispensables siempre que los fondos atribuidos no sean suficientes, sin comprometer á la responsabilidad de tales operaciones más que los mismos ferrocarriles y las garantías acordadas en el referido Tratado de Paz con Chile, con cargo de aprobación legislativa.

Artículo 5° — Construidos que sean los ferrocarriles determinados en el artículo primero, se procederá á la ejecución de las siguientes líneas:

De Cochabamba á Santa Cruz por el Chimoré, de Oruro á Potosí y de Macha ó de Potosí á Sucre, debiendo seguir de este punto á Sauces.

Artículo 6° — Cuando llegue la oportunidad de emprender la construcción de los ferrocarriles del segundo grupo, se comenzará á construir en primer termino la línea de Potosí á Sucre.

Artículo 7°—El Ejecutivo mandará practicar los estudios, para la ejecución consiguiente, de una línea férrea que partiendo de las Juntas de San Antonio ó la Quiaca termine en la ciudad de Tarija, de conformidad con la ley de 20 de octubre de 1903.

Artículo 8° — Independientemente de la construcción de estas líneas y del ferrocarril de Arica á La Paz, que debe hacerse conforme al Tratado de 20 de octubre de 1904, el Ejecutivo hará las gestiones necesarias para la construcción de un ferrocarril directo de Arica á Oruro, pasando por la Provincia de Carangas.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del Congreso Nacional.

La Paz, diciembre 26 de 1905.

Eliodoro Villazón.
Benjamín Calderón.

José Carrasco.
Senador Secretario

Adelio del Castillo
Diputado Secretario.

Nicolás Burgoa
Diputado Secretario Accdtl.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como ley de la República.

En La Paz, á los 27 días del mes de diciembre de 1905.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles
Ministro de Gobierno y Fomento.

La vía de Sepulturas es menor que la de Paria.

(SECCIÓN ORURO-COCHABAMBA)

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 17 de enero de 1906.

Al señor Jorge E. Salles.

Presente.

Señor:

He tomado debida nota del contenido de su atento oficio de la fecha, en el que se sirve comunicarme, que la Oficina de su cargo ha recibido los libros de notas de la Comisión encargada del estudio de la línea férrea á Cochabamba y que de ellos resulta que la distancia entre aquella ciudad, vía Sepulturas, es de 246 kilómetros, menor, en su concepto, que la de la vía de Paria, que se halla en actual estudio.

De usted atento y

S. S.
Aníbal Capriles.

Los ingenieros de las distintas comisiones no pueden abandonar sus trabajos por otros.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 21 de Febrero de 1906.

Al señor Jorge E. Zalles Secretario de la Comisión de Ingenieros Norte Americanos.

Presente.

Señor:

En respuesta á su atenta comunicación de la fecha, que, con motivo de haberse presentado repetidos casos en los que perjudicando los trabajos de esa Comisión irrogando pérdidas al Gobierno, las em-

presas de los ferrocarriles de Antofagasta á Guaqui, han tomado para su servicio á varios ingenieros, me manifiesta la necesidad de apercibir á tales empresas por el respeto que deben á los empleados ó funcionarios contratados por el Supremo Gobierno, el Ministerio de mi cargo crée más bien necesaria la intervención directa de Ud. á efecto de obligar á los ingenieros que tal proceder tengan, al cumplimiento del término que duren los trabajos ó á la devolución de los gastos de traslación por la vía policiaria, sin perjuicio de las prevenciones que este Ministerio hará á las empresas ferrocarrileras anotadas.

Me repito de Ud. atento

S. S.
Aníbal Capriles.

Se ordena que la casa Speyer y Cia. ponga á disposición de la Legación de Bolivia en Washington el saldo resultante á favor del Gobierno y las muestras que se mencionan.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 22 de febrero de 1906.

Señor:

El señor Secretario de la Comisión de estudios de los ferrocarriles bolivianos, con fecha de ayer, me comunica que la Casa Speyer en cablegrama de 27 de enero último, manifestó que el saldo á favor del Gobierno de Bolivia era de 17,000 dollars.

Respecto á las muestras que llevó Mr. Sisson, ellas alcanzan al número de 1208, distribuidas en esta forma:

Oro	36	ejemplares
Plata	159	„
Estaño	187	„
Cobre	701	„
Bismuto	12	„
Wolfran	3	„
Mármol	5	„
Alabastro	4	„
Maderas	54	„
Productos agrícolas y tropicales	12	„
Goma	15	„
Asbestos	1	„
Borax	3	„
Hulla	2	„
Carbón	3	„

Niquel	2	ejemplares
Tabaco	8	„
Piedra granito	1	„
Total	1.208	„

Encarezco á Ud. quiera manifestar á la Casa Speyer ponga á disposición de Ud. el mencionado saldo y las respectivas muestras.

Con sentimientos de distinguida consideración, me repito de Ud. muy atento

Servidor
Aníbal Capriles.

Al señor E. E. y M. P. de Bolivia en Estados Unidos.

Washington.

Se ordena el pago de algunos saldos con los fondos depositados por la casa Speyer y Cía.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 31 de marzo de 1906.

Señor:

Con fecha 27 del presente mes, he dirigido el siguiente oficio al señor Secretario de la Comisión de estudios de los ferrocarriles boliviano, cuyo tenor me es grato poner en conocimiento de Ud.:

"Señor: — En vista de su atento oficio de la fecha, el seños Pre-
" sidente Constitucional de la República, ordena que se abone á los
" señores Agustin Nicolas & Cia. de Nueva York, el saldo de $ 312-35
" oro americano, que se les adeuda por provisiones que remitieron á la
" Comisión de estudios de los ferrocarriles bolivianos. Dicho pago
" debe hacerse con los fondos depositados en la casa Speyer & Cia.
" por nuestra Legación en Washington, quedando Ud. además auto-
" rizado para hacer giros sobre aquellos fondos.

Dios guarde á Ud".

MONTES

Aníbal Capriles.

Con sentimientos de distinguida consideración, soy de Ud.

Atento y S. S.
Aníbal Capriles.

Al señor doctor Ignacio Calderón E. E. y Ministro Plenipotenciario de Bolivia.

Washington.

Se acepta la propuesta de los Sres. Speyer y Cia. y del National City Bank de Nueva York.

Señor Presidente Constitucional de la República.

Conforme á los antecedentes á que se refiere, solicita concesión para construir los ferrocarriles que menciona. Otro sí: Se le acepta el poder cablegráfico que presenta legalizado por la Legación de Bolivia en Washington, con cargo de presentar el notariado correspondiente en el término de la distancia, para que se adjunte en la escritura que debe otorgarse. Lawrence Hobart Schearman por el National City Bank y los señores Speyer & Cia. de Nueva York, Estados Unidos de la América del Norte, á quienes para simplificar los terminos de referencia en todo lo que concierna al asunto que motiva la presente solicitud se denominará *los Banqueros*, ante Ud. por el digno órgano del señor Ministro de Fomento respetuosamente expongo: que con el objeto de ver si los Banqueros, ó sea como antes se tiene dicho, el National City Bank y los señores Speyer y Cia. se interesaban en la construcción de la red ferroviaria proyectada en Bolivia, llegóse á convenir con el Supremo Gobierno representado por su Ministro diplomatico en Washington don Ignacio Calderón que se haría por un personal técnico de la confianza de los Banqueros y por cuenta del poder público de Bolivia, un reconocimiento previo de las líneas por construir, debiendo indemnizarse por los Banqueros al tesoro fiscal de la nación, la cantidad de libras 10.000, si aquellos se decidían á la construcción después de practicado el reconocimiento.

Terminada esta operación y hechos los estudios preliminares de algunas líneas, se han cambiado ideas y aún bases concretas de arreglo entre el Supremo Gobierno y los Banqueros, quienes en vista de las dificultades opuestas por la distancia para la cuidadosa discusión del contrato, se decidieron á constituir un representante en esta ciudad, circunstancia que me permite formular la siguiente propuesta en nombre y representación del National City Bank y de los señores Speyer & Cia. Conforme á los antecedentes rememorados, y á las bases generales previamente discutidas con el señor Ministro del ramo:

1ª El National City Bank y los señores Speyer & Cia. á quienes en adelante de este contrato se les llamará los Banqueros, promoverán la formación en la República de Bolivia ó en el extranjero, de una compañía, para construir, poseer, tener en operación y explotar una red ferroviaria dentro del territorio de la República; y el Supremo Gobierno de Bolivia otorga al National City Bank y á los señores Speyer & Cia. una concesión legal para construir, poseer, tener en operación y explotar una red ferroviaria dentro del territorio de la República, cuya concesión pasará en dominio absoluto á la citada compañía, una vez organizada, bajo las condiciones detalladas más adelante, y en este contrato se llamará á dicha compañía *los concesionarios*.

2ª Los concesionarios quedan también facultados para hacer la construcción de los ferrocarriles y explotarlos directamente por si mis-

ro- ó por intermedio de la Compañía ó Compañías que deseen formar en la República ó en el extranjero.

3ª Los concesionarios están obligados á construir y á terminar la construcción de los ferrocarriles enumerados en seguida dentro del plazo de 10 años á partir de la fecha en que está propuesta sea aceptada por el Supremo Gobierno, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor.

a) De Oruro á Viacha con ramal al río Desaguadero para empalmar con la línea férrea de Arica.

b) De Oruro á Cochabamba.

c) De Oruro á Potosí.

d) De Potosí á Tupiza por Caiza y Cotagaita.

e) De Uyuni á Potosí.

f) De La Paz á Puerto Pando.

4ª Dichos ferrocarriles tendrán la trocha de 1 metro con excepción del de Uyuni á Potosí y del de La Paz á Puerto Pando, que podrán ser de 75 centímetros á elección de los concesionarios, quedando facultados para concluir doble línea en todos ó en algunos de dichos ferrocarriles, sin que el costo de la 2ª línea sea comprendido en la garantía otorgada por el Supremo Gobierno.

5ª El costo de los ferrocarriles se calcula en cinco millones quinientas mil libras, siendo de advertir que en dicho cálculo solo figura con 1.200.000 el ferrocarril de la Paz á Puerto Pando.

6ª Los concesionarios no están obligados á invertir en la construcción y equipo de dichos ferrocarriles y de sus ramales y dependencias, más que la mencionada suma de 5.500.000 £ con cuya inversión quedará cumplida la obligación contraida por la cláusula 3ª sin perjuicio de que, si con el objeto de continuar ó completar dicha construcción, hacen uso de la facultad potestativa que se les otorga en la cláusula 13ª estan obligados á invertir en ellos el producto de los bonos adicionales de 1ª hipoteca que se emitan con tal objeto.

7ª Para proveer la suma de 5.500.000 £ los concesionarios quedan autorizados para hacer las siguientes emisiones de bonos.

a) Una emisión hasta libras 3.750.000 de bonos de 1ª hipoteca sobre los ferrocarriles y sus dependencias con el interés del 5% anual.

Estos Bonos cuyos intereses garantiza el gobierno tendrán el plazo para su cancelación de 20 años contados desde enero de 1907, siendo también limitada á ese tiempo la garantía del Gobierno. Los concesionarios quedan facultados para renovar los bonos de 1ª hipoteca, cada vez que lo crean necesario.

b) Una emisión de 2.500.000 de bonos de 2ª hipoteca sobre los ferrocarriles y sus dependencias, con el interés hasta del 5% abonable solamente con el rendimiento neto de los ferrocarriles

Estos bonos tendrán de plazo para su cancelación 25 años contados desde Enero de 1907, salvo que los concesionarios prefiriesen pagarlos antes de ese tiempo, en todo ó en parte. Dichos bonos de segunda hipoteca (Income Bonds) conservarán siempre esta calidad de 2ª hipoteca respecto de todos los bonos de 1ª hipoteca que se emitan conforme á esta cláusula, á la cláusula 13ª ó en renovación de ellos.

8ª Queda convenido que los banqueros colocarán ó tomarán de su cuenta los bonos de 1ª hipoteca mencionados en la cláusula 6ª debiendo aportar precisamente por razón de tales bonos, 3.000.000 de libras en efetivo.

9ª Los bonos de 2ª hipoteca (Income Bonds) los tomará el Gobierno de Bolivia á la par, quedando autorizados los banqueros para aplicar los fondos depositados en su poder á la compra de dichos bonos á medida que se emitan.

10ª En el anverso de los bonos de 1ª hipoteca, será estampada la garantía del Gobierno de Bolivia respecto de los intereses, en la forma que determinen los banqueros y á satisfación de estos; y tal garantía será firmada por un representante de dicho Gobierno ampliamente autorizado para ello. Los productos netos de los ferrocarriles, en cuanto ellos alcancen, serán aplicados al pago de intereses de estos bonos.

11. Los productos líquidos de los ferrocarriles, después de deducirse los gastos de explotación, inclusive cualesquiera gastos de mantenimiento y mejora, se aplicarán, cada año del modo y en el orden siguiente:

1º — En el pago de intereses sobre todos los bonos de 1ª hipoteca, cualquiera que haya sido la época de su emisión:

2º — En el pago de una cantidad equivalente al 2% sobre la emisión total de bonos de 1ª hipoteca, que podrá ser aplicada en el pago de dividendos sobre las acciones de los concesionarios.

3º — En el pago de intereses por el año correspondiente á dichos productos líquidos sobre los bonos de 2ª hipoteca (Income Bonds) hasta el 5%.

4º — Cualquier sobrante de productos líquidos que resulte, pertenecerá á los concesionarios.

12. Los fondos para la construcción y equipo de los ferrocarriles y otras obras en relación con dichos ferrocarriles, serán provistos por la emisión de bonos, como sigue: por cada 55.000 £ gastadas, los concesionarios emitirán bonos por 62.500, de los cuales 60% serán bonos de 1ª hipoteca sobre los ferrocarriles cuyos intereses garantiza el Supremo Gobierno de Bolivia, y 40% bonos de 2ª hipoteca (Income Bonds).

13. Los concesionarios pueden hacer emisiones hasta la cantidad de 1.500.000 £ al año de los bonos de 1ª hipoteca, debiendo quedar depositadas en poder de los banqueros con el interés convenido del 3½ % anual, las sumas resultantes de dichas emisiónes hasta que se inviertan en la construcción de los ferrocarriles. La diferencia de interés, el tipo del depósito y lo devengado por los bonos de emisión antelada, se considerará como costo de construcción.

14. Los concesionarios quedan también autorizados, sin obligarse, para emitir bonos adicionales de 1ª hipoteca hasta 2.000.000 de £ con el interés del 6% anual, sin garantía ninguna de parte del Gobierno, con el objeto de completar la construcción y equipo de los ferrocarriles, siempre que la suma atribuida de £ 5.000.000 resulte insuficiente; de adquirir líneas existentes y construir ramales, dobles líneas, prolongaciones, equipo de las líneas y demás obras anexas á

los ferrocarriles, y también para otros objetos que faciliten ó mejoren su explotación.

15. Para el cumplimiento de las obligaciones contraidas en este contrato por el Supremo Gobierno, y para la compra de los bonos de la 2ª hipoteca. (Income Bonds) el Supremo Gobierno de Bolivia se obliga á depositar en poder de los banqueros, hasta el 15 de Enero de 1907 la suma de £ 2.400.000, mínimum que ganarán el interés del 3½ % anual capitalizable semestralmente. Dichos intereses se acumularán hasta el 31 de Diciembre de 1905 al capital depositado en poder de los banqueros para la compra de bonos de 2ª hipoteca (Income Bonds) y se aplicarán íntegramente desde el 1° de Enero de 1907 al servicio de la garantía del Gobierno de los bonos de 1ª hipoteca. El Gobierno se obliga á depositar oportunamente en poder de los banqueros, el saldo que pudiera faltar para el completo de la suma de 2.500.000 £ destinada á la compra de los bonos de la 2ª hipoteca (Income Bonds) á medida que lo requieran las construcciones y en la proporción señalada en la claúsula 11.

16. El Gobierno se compromete además, á entregar mensualmente á los banqueros, á partir del 1º de Enero de 1907, la suma de £ 5.000 durante 20 años, para responder á la garantía de los bonos de 1ª hipoteca, quedando por la presente autorizados los banqueros á aplicar dichas entregas en pago de tal garantía. Estos depósitos ganarán también el interés del 3 y medio por ciento anual, capitalizable semestralmente, siendo convenido que el mismo interés regirá para cualesquiera otras sumas que el Gobierno ú otras personas ó entidades entreguen á los banqueros para responder á la garantía de los bonos de 1ª hipoteca.

Es igualmente entendido que todas las entregas de dinero que menciona el presente contrato, las hará el Gobierno á los banqueros en partes iguales á cada uno de ellos.

17. Para garantizar las entregas mensuales á que se refiere la cláusula anterior, quedan especial y preferentemente afectadas las rentas nacional y departamental sobre los alcoholes y coca del Departamento de La Paz, en la proporción que determina la ley de 27 de Diciembre de 1905.

18. Vencidos los 20 años durante los cuales permanecerá vigente la garantía del Gobierno de Bolivia, para el servicio de los bonos de 1ª hipoteca, los banqueros entregarán al Gobierno el saldo que exista en poder de ellos, proveniente de las entregas mensuales y de los intereses capitalizados. El Gobierno podrá suspender las entregas mensuales de que trata la cláusula 15 á los dos años siguientes á aquel en que el rendimiento líquido de los ferrocarriles alcánce á satisfacer el servicio de los bonos de 1ª hipoteca garantizados por el Gobierno; pero esas entregas mensuales volverá á restablecer el Gobierno, tan pronto como los expresados rendimientos líquidos de los expresados ferrocarriles no alcanzasen á satisfacer el mencionado servicio de los bonos de 1ª hipoteca, procedimiento que seguirá observándose en los casos análogos que pudieran ocurrir hasta el vencimiento del plazo de los 20 años de la garantía.

19. A la garantía otorgada por el Gobierno sobre los bonos de 1ª hipoteca, queda especialmente afecta la garantía estipulada en el Tratado de Paz y Amistad celebrando entre el Gobierno de Bolivia y el de Chile en 20 de Octubre de 1904, y á ese fin el Gobierno de Bolivia se obliga á obtener del de Chile que conforme á ese tratado, entregue á los banqueros anualmente la suma de £ 50.000 que en caso necesario podrá elevarse á 100.000, comenzando á hacerse dichas entregas en el año de 1907. En cambio, los productos y manufacturas chilenas trasportados por los ferrocarriles enumerados en dicho tratado de Paz y Amistad que se constituyan en conformidad con el presente contrato, gozarán de la rebaja del 10 por ciento sobre las tarifas de fletes de dichos ferrocarriles, por un tiempo igual al que Chile haga las entregas anuales.

20. De los fondos que tengan en su poder aplicable al servicio de garantía del Gobierno de Bolivia sobre los bonos de 1ª hipoteca, los Banqueros quedan autorizados para aplicar al pago de ese servicio las sumas que requieran, cuando los concesionarios les manifiesten que los productos líquidos de los ferrocarriles no alcanzan á cubrir dicho servicio.

21. Las tarifas de trasporte y carga se fijarán anualmente de común acuerdo entre el Supremo Gobierno y los concesionarios ó quienes sus derechos representen, bajo la base de un máximum de 5 centavos, y de un mínimum de 1 centavo por 100 kilógramos cada kilometro para la carga, de un máximum de 9 centavos y un minimum de 5 centavos por kilómetro para los pasajes de 1ª clase y un máximum de 6 centavos y un mínimum de 3 centavos por kilómetro para los pasajeros de 2ª clase. Dichas tarifas principiarán á regir al entregar al servicio cada uno de los ferrocarriles ó parte de ellos. Los concesionarios cuando lo creyeren conveniente á los intereses de los ferrocarriles, y por el tiempo que lo consideren necesario, podrán rebajar el precio mínimum señalado en las tarifas y hacer rebajas especiales sobre las mismas, prévio consentimiento del Gobierno. Los artículos y cosas que por razón de valor ó peso liviano no pudieran trasportarse equitativamente según la tarifa ordinaria, estarán sujetos á tarifas especiales que serán acordadas entre el Supremo Gobierno y los concesionarios. Habiendose fijado el máximum y el mínimum de las tarifas que se mencionan en la presente cláusula en moneda boliviana de un valor equivalente á Bs. 12.50 por cada libra, los concesionarios tendrían la facultad de modificar dichas tarifas en la misma proporción de la diferencia que pudiera tener en lo futuro el peso boliviano respecto de la £ esterlina de oro.

22. Para el efecto legal de las expropiaciones que sea necesario hacer con motivo de la construcción de los ferrocarriles y sus dependencias, quedan desde luego calificadas como obras de utilidad pública computándose las indemnizaciones respectivas según el valor actual de los terrenos y de las demás cosas expropiadas, sin tenerse en consideración el aumento del valor que adquieran con la introdución de las líneas ferreas.

23. Por la presente concesión adquieren los concesionarios los derechos siguientes: *a*) Trazar las vías por las rutas que según los es-

tudios definitivos aparezcan convenientes dentro de los puntos terminales é intermedios indicados en la cláusula 3ª, construir los ferrocarriles, tenerlos en propiedad, mantenerlos y explotarlos conjuntamente con las líneas telegráficas y telefónicas y demás obras que construyan ó adquieran en conexión con dichos ferrocarriles. *b*) Adquirir, poseer, mantener y explotar líneas ferroviarias ya construidas ó por construirse, conforme con las concesiones otorgadas ó por otorgarse. *c*) Adquirir, construir, poseer y explotar líneas telegráncas y telefónicas en conexión con sus ferrocarriles. *d*) Tomar gratuitamente 65 metros de ancho de terrenos fiscales para la colocación de las líneas férreas, cuando estas atraviesen dichos terrenos, en los cuales tomará también gratuitamente las extensiones necesarias para construir estaciones, oficinas y demás dependencias. *e*) Tomar gratuitamente para el servicio de los ferrocarriles las aguas pertenecientes al dominio público sin estorbar el uso común. *f*) Tomar gratuitamente en los bosques del Estado la madera necesaria para la construcción y explotación de los ferrocarriles y sus dependencias, así como también la cal, piedra ú otros materiales que se necesiten para dichas construcciones y para la explotación, siempre que tales cosas se encuentren en terrenos baldíos. *g*) Cobrar almacenaje sobre toda carga que lo interesados no recogieren de las estaciones de los ferrocarriles dentro de las 48 horas de haber ingresado á ellas. *h*) Cobrar una tarifa igual á la del Estado en sus líneas telegráficas y telefónicas, sin que por esto sea obligatorio á ellos el servicio público. *i*) Construir los ramales y las prolongaciones que juzguen necesarias, teniendo estos los mismos goces y derechos concedidos para la construcción y explotación de las líneas principales. *j*) Importar libres de derechos de aduana por el espacio de 30 años contados á partir de la fecha en que esta propuesta sea aceptada por el Gobierno, los materiales y equipo y todo lo necesario para la constucción, mantenimiento y explotación de los ferrocarriles y sus dependencias, quedando exonerados durante el mismo tiempo de toda contribucion ó impuesto nacional, departamental y municipal, cualquiera que sea su denominación ú objetó, existentes ó ó por crearse. Como empresa industrial los banqueros y los concesionarios ó quienes representen sus derechos quedan también eximidos por el mismo término de 30 años, de todo impuesto ó contribución nacional, departamental y municipal existentes ó por crearse. Vencido dicho plazo de 30 años, pagarán los mismos impuestos y contribuciones que pagan todas las empresas y compañías nacionales de la misma clase. *k*) Transferir, vender, traspasar ó arrendar, en todo ó en parte, el presente contrato y concesión, á personas, empresas ó compañías, con aquiescencia del Supremo Gobierno. *l*) Adquirir hasta mil leguas cuadradas de tierras de propiedad fiscal situadas en cualquier lugar de la República, al precio de 10 centavos de boliviano por hectárea si fuesen apropiadas para la agricultura y crianza de ganado, y al de 1 Bs. por hectárea para las que contengan árboles productores de goma elástica, sujetando el ejercicio de ese derecho, á los procedimientos prescritos en la ley y reglamentos que rijen la venta de terrenos baldíos. En todo caso los concesionarios ó quienes representen sus derechos, tendrán la preferencia para la adquisición de terrepos á ambos lados de la línea férrea de La Paz á Puerto Pando, y á ambos

lados de la línea que puedan prolongar de Cochabamba al Chimoré. — Los derechos que concede esta cláusula estarán en vigor durante 2 años á partir de la fecha en que la presente propuesta sea aceptada por el Supremo Gobierno, y para el pago del valor de dichas tierras, el Gobierno se obliga desde ahora á dar un plazo de 20 años contados desde la misma fecha. *m*) Traer peones y jornaleros del extranjero, para los trabajos de construcción y explotación de las líneas férreas, telegráficas y telefónicas. *n*) Gozar por el término de 30 años de privilegio de zona de 40 kilómetros á cada lado de las líneas férreas, es decir que durante ese tiempo, el Supremo Gobierno de Bolivia se obliga á no permitir á otras personas, empresarios ó compañías la construcción de líneas férreas entre los puntos señalados en la cláusula 3ª de este contrato, ni dentro de la zona privilegiada; pero este privilegio no impedirá que otros ferrocarriles construidos en otros puntos distintos á los determinados en la presente concesión, puedan cruzar la vía de cualquiera de las líneas, sin tomar ni dejar carga dentro de la zona privilegiada, ni tampoco impedirá la coincidencia del ferrocarril de Arica á La Paz en los puntos que determina su trabajo. *o*) Construir caminos carreteros y de herradura, cuando las conveniencias de los ferrocarriles lo requieran, declarando el Gobierno el carácter de obras de utilidad pública, para los efectos de las expropiaciones de los terrenos necesarios. *p*) Construir muelles en los lagos y ríos de la República y establecer servicios de vapores ú otra clase de embarcaciones para el tráfico de dichos lagos ó ríos. *q*) Exonerar de toda contribución ó impuesto nacional, departamental, municipal y cualquiera que fuere su denominación, creado ó por crear, durante su tránsito en el territorio boliviano á la carga y pasajeros que conduzcan los ferrocarriles. *r*) Explotar los ferrocarriles por medio de fuerza á vapor, eléctrica ó de otra clase según convenga, quedando autorizados para hacer las instalaciones respectivas.

24. Los empleados de los ferrocarriles, ó telégrafos y teléfonos á que se refiere el presente contrato, estarán exentos del servicio militar, salvo el caso de guerra internacional.

25. Habiendose hecho no solamente el reconocimiento para la construcción de ferrocarriles, sino también los estudios preliminares de algunas líneas, los banqueros indemnizarán al Gobierno la suma de 50.000 £ debiendo considerarse desde el 1º de junio próximo como depositada dicha cantidad en poder de los banqueros á cuenta de los 2.400.000 de que trata la cláusula 14ª aplicándose esa indemnización de £ 50.000 como costo de construcción. El Gobierno por su parte se obliga á entregar á los banqueros los planos de los reconocimientos y estudios practicados.

26. Los concesionarios ó quienes sus derechos representen se obligan á principiar los trabajos de construcción á más tardar en el mes de julio del presente año.

27. Los bonos de primera hipoteca se emitarán en £ esterlinas en oro americano, ó en la moneda ó monedas que los banqueros juzguen más conveniente para su colocación en los diferentes mercados extranjeros, determinándose previamente la proporción entre dichas monedas y la libra esterlina.

28. A los 30 años á partir de la fecha de la presente concesión los concesionarios indemnizarán al Gobierno lo erogado por este en servicio de la garantía de los bonos de la 1ª hipoteca, hasta la suma de £ 200.000 por medio de entregas anuales, debiendo hacerse tal indemnización con la tercera parte de las utilidades líquidas de los ferrocarriles después de cubiertas todas las obligaciones de éstos.

29. Los concesionarios se obligan á constituir en la ciudad de La Paz, un apoderado general con ámplias facultades para entender en todo lo referente á este contrato, estableciendo una oficina en la cual se llevarán en español los libros y cuentas de las comisiones de bonos, pago de intereses, gastos de construcción y explotación de los ferrocarriles, conservando los respectivos comprobantes, y el Gobierno durante el tiempo que esté obligado á satisfacer la garantía sobre los bonos de 1ª hipoteca, tendrá un Inspector fiscal encargado de examinar los libros y las cuentas y glosarlas. Así mismo, durante el tiempo en que el Gobierno posea todo ó parte de los bonos de 2ª hipoteca (Income Bonds) estará representado en el seno del Directorio de la Cia. por un director nombrato por él que desfrutará de los mismos goces y derechos y prerrogativas que los demás directores. Los banqueros mantendrán en La Paz apoderado ó apoderados debidamente autorizados para recibir las sumas que el Gobierno debe entregarles y para otorgar los recibos correspondientes.

30. La escritura pública que se otorga respecto á este contrato, así como las escrituras de hipoteca, y los bonos, obligaciones ó acciones de los concesionarios, quedan eximidos del impuesto de timbres y de cualquiera otra contribución ó impuesto.

31. En el caso de guerra internacional de Bolivia con otro Estado, de disturbios internos que alteren el orden público y afecten el crédito boliviano en los mercados extranjeros, quedarán suspendidas las obligaciones contraidas en el presente contrato por los banqueros concesionarios ó quienes representen sus derechos, hasta que se restablescan las cosas al estado en que estaban antes de la guerra ó del disturbio.

32. En caso de que los banqueros ó los concesionarios, ó quienes sus derechos representen, dejaren de cumplir ó retardar la ejecución de las obligaciones que asumen en este contrato, indemnizarán al Gobierno la suma de bolivianos un mil diarios por el tiempo que dure el retardo ó la falta de cumplimiento de cualquiera de dichas obligaciones, salvo que esas faltas obedezcan á casos fortuitos ó de fuerza mayor.

A su vez, si el Gobierno de Bolivia dejare de cumplir cualquiera de las obligaciones que contrae por el presente contrato, los banqueros ó concesionarios, ó quienes sus derechos representen, quedarán eximidos de la obligaciones que les corresponden, teniendo el derecho de responsabilizar al Supremo Gobierno en juicio arbitral, por su falta de cumplimiento, y los banqueros quedarán facultados para aplicar los fondos que por efecto del presente contrato estuviesen en su poder al pago del servicio de los bonos de 1ª hipoteca.

33. Los casos fortuitos ó de fuerza mayor á que se refiere este contrato, serán entre otros los de guerras, epidemias, naufragios,

incendios, huelgas, commociones políticas ó populares y demoras justificadas y comprobadas en el envío y recepción de los materiales y artículos destinados á la construcción y equipo, operación y explotación de las línea férreas, siempre que estos casos interrumpan ó demoren los trabajos de dichas líneas ó ferrocarriles.

34. Los concesionarios quedan ámpliamente facultados para emitir acciones de las clases y en las cantitades que consideren conveniente y para hipotecar de la manera más absoluta los ferrocarriles, sus materiales, equipos, dependencias y demás obras que ejecuten y así mismo las propiedades que adquieran en conexión con ellos y en general todos los bienes de cuaquier clase que tengan ó adquieran; siendo expresamente convenido que la hipoteca y los bonos serán extendidos en la forma que determinen los banqueros.

35. Los funcionarios y empleados públicos viajando en servicio del Estado, los oficiales del ejército, tropas, artillería, municiones, equipajes, bagajes, así como todos los materiales adecuados á la construcción y mejoramiento de edificios públicos de la Nación, y en general todos los artículos que el Gobierno necesite, se trasportarán por los ferrocarriles con la rebaja del 50% sobre las tarifas respectivas.

36. Las balijas postales de correspondencia se trasportarán gratuitamente por los trenes ordinarios, concediéndose pase libre al portador de ellas.

37. Cualquiera controversia que pudiera suscitarse entre el Gobierno y los banqueros ó concesionarios ó quienes sus derechos representen, sobre la inteligencia ó ejecución del presente contrato, será sometida á la Corte permanente de arbitraje de La Haya, la que en calidad de arbitro arbitrador y amigable componedor pronunciará su laudo, que los contratantes se comprometen á considerar como definitivo y á respetarlo y cumplirlo.

A mérito de lo expuesto ruego al Supremo Gobierno que se sirva acceder á la presente solicitud, con todas las formalidades que requiera la ley.

La Paz, mayo 19 de 1906.

Lawrence Hobart Schearman.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, mayo 19 de 1905.

Pase en informe á la Dirección General de Obras Públicas.

Capriles

INFORME

DIRECCION DE OBRAS PUBLICAS.—La Paz (Bolivia) mayo 19 de 1905.

Informa:

La propuesta para la construcción de los ferrocarriles entre los puntos siguientes: *a*) de Oruro á Viacha con ramal al río Desaguadero; *b*) de Oruro á Cochabamba, *c*) de Oruro á Potosí, *d*) de Potosí á Tupiza, *e*) de Uyuni á Potosí, *f*) de La Paz á Puerto Pando, presentada por el señor Lawrence Hobart Schearman, como apoderado de la National Citi Bank y de los Sres. Speyer y Cia. de Nueva York, importa ventajas de las más importantes para el país, y demuestra de un modo marcado la confianza que existe en la solidez y buena fé del Supremo Gobierno. La construcción de la red propuesta de ferrocarriles de una trocha uniforme, formará un sistema que ligará las vías férreas de la República Argentina con las vías del Noroeste y las vías fluviales del Brasil; los productos de las zonas tropicales tendrán una salida á los mercados del mundo y los grandes depósitos minerales podrán hacer competencia por primera vez en los de otras naciones. Para aprovechar toda las posibilidades de las demás líneas, es importante evitar trasbordes de carga y convendrá que el ferrocarril de La Paz á Puerto Pando tenga la trocha de un metro, uniforme con las demás de las nuevas líneas férreas. La intervención del Supremo Gobierno en fijar la tarifa para carga y pasajeros resguardará los intereses de las industrias del país. El Estado como va á proporcionar una proporción considerable del total del capital invertido, debe tener una intervención efectiva en la construcción de los ferrocarriles en resguardo de los intereses de la nación. Esta dirección recomienda la aceptación de la propuesta antecitada y al mismo tiempo hace notar que dado el conjunto de sus condiciones tan favorable para la pronta construcción de las líneas en proyecto, sin imponer al país mayores gravámenes que los que se tienen previstos para la construcción de dos ferrocarriles menos sobre los que menciona la propuesta, no es de esperar que hubiera ninguna otra más ventajosa aún cuando se ofrecieran sobre algunos puntos de detalle condiciones aparentes y relativamente más favorables.

J. Pierce Hope.

Director General de Obras Públicas interino

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, mayo 21 de 1906.

Vistos en Consejo de Gabinete la propuesta del National City Bank y de los señores Speyer y Cia. de Nueva York EE. UU. de la America del Norte, para la construcción y explotación de varios ferrocarriles en el territorio de la República, la certificación cablegráfica de la Legación de Bolivia en Wáshingtón, por la que consta la existencia del poder otorgado por Speyer y Cia. y el national City Bank en favor de Lawrence Hobart Schearman para gestionar y suscribir el contrato referente á dicha construcción y explotación de ferrocarriles, así como el hecho de que se remite dicho poder para que se inserte en la escritura respectiva; el informe de la Dirección General de Obras Públicas que estima aceptable dicha propuesta. Considerando que cual se expresa en el memorial que antecede el reconocimiento y estudio de los ferrocarriles proyectados en el país se hizo de acuerdo con el National City Bank y los señores Speyer y Cia. habiéndose convenido en otorgar á estos la concesión en el caso de decidirse á construir dichos ferrocarriles; que estando comprometida por ese convenio la palabra oficial, no era posible iniciar otras gestiones sobre el mismo asunto, antes de definir con Speyer y Cia. y el National Citi Bank organizadores del cuerpo de ingenieros que practicó el reconocimiento é hizo los estudios subsiguientes; que sí bien la ley de 27 de Diciembre de 1905 prescribe la convocatoria á propuestas para la construcción de ferrocarriles, esa prescripción se sancionó en el concepto de construirse los ferrocarriles por cuenta del Gobierno, que lejos de presentarse la falta de acuerdo entre partes, se ha facilitado ese acuerdo por Speyer y Cia. y el National City Bank constituyendo apoderado especial cerca del Supremo Gobierno para discutir y convenir las condiciones de la construcción; que examinada por la Dirección General de Obras Públicas la propuesta formulada por Lawrence Hobart Schearman en nombre de sus representados, se recomienda su aceptación, en mérito de las ventajas que ofrece; que asegurándose con dicha propuesta no sólo el cumplimiento de la ley de 27 de Diciembre de 1905 en cuanto á la construcción inmediata de los ferrocarriles enumerados en el primer grupo de dicha ley, sino también el de otros dos de importancia indiscutible, así como la prolongación de los mencionados en el segundo grupo, cuyo objeto contempla la emisión de bonos adicionales de primera hipoteca; que haciéndose la construcción y explotación de los ferrocarriles por cuenta de los concesionarios y conforme al convenio preliminar celebrado para el reconocimiento y estudios, no tiene razón de ser la convocatoria á propuestas; que el abono de £ 50.000 de que habla la cláusula 24, indemniza totalmente al país lo erogado en el reconocimiento y estudios de los ferrocarriles; que la propuesta que se considera sobre realizar la construcción de la red ferroviaria proyectada para desarrollar el país y vigorizar el progreso de la Nación, tiene la ventaja de conservar para el erario fiscal la cantidad de £ 2.500.000 que en su oportunidad podrán tener la aplicación que más convenga á los intereses bolivianos.

Se resuelve:

Acéptase la propuesta de los señores Speyer y Cia. y del National City Bank de Nueva York, debiendo tenerse las 36 cláusulas que ella contiene como condiciones del contrato celebrado entre aquellos y el Supremo Gobierno de Bolivia para la construcción y explotación de ferrocarriles en el territorio de la República. En consecuencia extiéndese por ante el Notario de Gobierno y Hacienda la escritura correspondiente, sin perjuicio de pasarse estos obrados al H. Congreso Nacional con el mensaje respectivo pidiendo la aprobación de los puntos referentes á garantía de intereses, venta de tierras, exención de impuestos y los que sean ó se consideren de atribución legislativa.

Regístrese.

ISMAEL MONTES

Aníbal Capriles

Claudio Pinilla

D. del Castillo

J. M. Saracho

José S. Quinteros

Manuel V. Ballivián

Señor Presidente Constitucional de la República.

Pide se complemente la suprema resolución á que se refiere con las cláusulas anotadas en este memorial.

Lawrence Hobart Schearman representante del National City Bank y de los señores Speyer y Cia, en el contrato celebrado para la construcción de la red ferroviaria proyectada en Bolivia, ante Ud. respetuosamente expongo: que para los efectos legales del caso se ha de servir Ud. ordenar que se complemente la suprema resolución de hoy con las cláusulas anotadas á continuación; y que se extienda respecto de ellas la escritura correspondiente.

1°. Queda afecta á la concesión otorgada al National City Bank y á los señores Speyer y Cia. la garantía del interés que estuviera convenida ó llegara á convenirse entre los Gobiernos de Bolivia y la Argentina respecto del ferrocarril de Potosí á Oruro ó de Tupiza á Potosí ó de ambos.

2°. En cambio de dicha garantía los productos y manufacturas argentinos gozarán de la rebaja del 10% sobre las tarifas de trasporte en el ferrocarril ó ferrocarriles garantizados por un tiempo igual al que se page la garantía.

3°. Los concesionarios ó quienes sus derechos representen devolverán á la República Argentina la suma abonada en servicio de dicha

garantía en la forma que llegue á estipularse entre los dos Gobiernos referidos, siempre que la consideren equitativa para sus intereses, ó en otra forma que los mismos concesionarios puedan indicar y sea aceptada por el Gobierno Argentino; pero siendo entendido que en el caso de no llegar aún acuerdo satisfactorio á sus intereses, los concesionarios tendrán la facultad de renunciar á la garantía del Gobierno Argentino de que trata la cláusula 1ª quedando entonces sin ningún valor ni efecto las precedentes cláusulas complementarias.

Es cuanto solicito para complementar la concesión acordada á mis representados.

La Paz, mayo 22 de 1906.

L. H. Schearman

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz á 22 de mayo de 1906.

Vistos en Consejo de ministros: acéptase las tres cláusulas adicionales contenidas en el anterior memorial, debiéndo otorgarse la escritura respectiva por el Notario de Hacienda.

Regístrase.

MONTES
Aníbal Capriles.
Claudio Pinilla
D. del Castillo
José S. Quinteros
J. M. Saracho
M. V. Ballivián

Señor Presidente Constitucional de la República.

Pide se haga y protocolice en escritura pública la declaración que expresa.

Lawrence Hobart Schearman, representante del National Citi Bank y de los señores Speyer y Cia. en las gestiones para la construcción de la red ferroviaria proyectada en Bolivia, ante Ud. respetuosamente expongo, que conforme á la resolución Suprema de hoy, que acepta la propuesta de mis representados, ha de otorgarse la escritura respectiva con el objeto de dar carácter público al contrato celebrado entre el Supremo Gobierno de una parte y el National City Bank y los señores Speyer y Cia. por otra parte; pero como en dicho contrato asumen mis representados la obligación que se proponen cumplir estrictamente, de principiar los trabajos de construcción, cuando más tarde en el mes de julio próximo, y de otro lado existe

la circunstancia de que la garantía otorgada á los bonos de primera hipoteca que han de emitirse para dicha construcción debe aprobarla el H. Congreso Nacional; es indispensable prevenir cualquiera emergencia sobreviniente y á ese fin me permito solicitar la siguiente expresa declaración. — En el caso de que el H. Congreso Nacional no aprobara durante sus sesiones ordinarias del presente año, el contrato celebrado entre el Supremo Gobierno y el National Citi Bank y los señores Speyer y Cia. estos ó quienes sus derechos representen, quedan relevados por ese sólo hecho, sin necesidad de ningún requirimiento ó notificación especial, de todas las obligaciones contraidas en el referido contrato, el que quedará cancelado, sin valor ni efecto alguno, debiendo el gobierno de Bolivia reembolsar al National City Bank y á los señores Speyer y Cia. y por éstos, ó quienes sus derechos representen, de todos los gastos en que hubieern incurrido desde la fecha, en la aceptación de la propuesta, cualquiera que sea la naturaleza de dichos gastos, y á la sola condición de que sean motivados por la ejecución del contrato, comprendiendo en el reembolso las £ 50.000 de que habla la cláusula 24ª del referido contrato. Además, se les abonará el importe de las indemnizaciones de que pudieran ser responsables por los comrromisos contraidos para ejecutar las obligaciones que les incumben por razón del contrato referido, á cuyo efecto, así como el del reembalso de los gastos, quedan afectas, desde luego, las cantidades actualmente en poder de los mencionados National City Bank y señores Speyer y Cia. Esta declaración que estuvo implícitamente acordada, debe hacerse en un acto administrativo especial, para que en su caso surta los efectos juridicos consiguientes, luego protocolizarse mediante la escritura pública respectiva, en el registro público del notorio de Hacienda; que es lo que solicito de V. E. por ser así de justicia.

La Paz, mayo 22 de 1906.

L. H. Schearman.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, á 22 de mayo de 1906.

Vistos en concejo de Ministros, extiéndase por Notario de Hacienda la escritura correspondiente, insertando la declaratoria mencionada en este memorial por estar conforme con lo convenido anteriormente.

Regístrese

MONTES

Aníbal Capriles

Claudio Pinilla

J. M. Saracho

José S. Quinteros

D. del Castillo

M. V. Ballivián

Se anuncia la aceptación de la anterior propuesta.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 22 de mayo de 1906.

Circular telegráfica.

Al señor Prefecto de.....

Señor:

Comunico á Ud. que por resolución de esta fecha el Supremo Gobierno ha aceptado la propuesta de los señores Speyer y Cia y del "National City Bank" de Nueva York, representados por el señor Lawrence Hobart Schearman que vino a esta ciudad á entablar negociaciones directas con el Ejecutivo para la construcción y explotación de la red ferroviaria proyectada en el país.

La propuesta aceptada tiene por objeto la construcción y explotación de los siguientes ferrocarriles: de Oruro á Cochabamba, de Oruro á la margen izquierda del Desaguadero, de Oruro á Viacha, de Oruro á Potosí, de Uyuni á Potosí, de Potosí á Tupiza y de La Paz á Puerto Pando.

El capital destinado para estas obras es de L. 5.500.000 con más L. 2.000.000 adicionales, en caso necesario, lo que hace un total de £ 7 millones 500.000.

El Gobierno sólo se obliga á garantizar el interés del 5% sobre £ 3.750.000 aportando de su parte £ 2. millones 500.000 que le serán devueltas á los veinticinco años de la fecha.

Los trabajos deben empezar en el mes de julio próximo y terminarse dentro del plazo próximo de diez años, con cuyo motivo se han hecho por cable en esta misma fecha los pedidos de material y herramientas.

Se indemnizan al Gobierno £ 50.000 por los gastos efectuados en el reconocimiento y estudio de ferrocarriles, abonándosele también el interés de tres y medio por ciento anual hasta el momento que se inviertan en la construcción los fondos que aporta para ese objeto.

Los gastos se harán en la proporción siguiente: Sesenta por ciento de los fondos de los banqueros y cuarenta por ciento de los fondos del Gobierno.

El retardo en el comienzo de los trabajos y en la terminación de éstos, será penado con la multa de un mil bolivianos diarios.

Capriles.

El Concejo Municipal de La Paz congratula al Gobierno por la aceptación de la expresada propuesta.

H. CONCEJO MUNICIPAL DEL DEPARTAMENTO. — La Paz, á 24 de mayo de 1906.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.
Ciudad.

Señor:

La Suprema Circular telegráfica de 22 de los corrientes, publicada en los diarios de la ciudad, dando cuenta de haberse aceptado la propuesta de los señores Speyer y Cia. y del "National Citi Bank" de Nueva York, para la construcción y explotación de la red ferroviaria proyectada en el país, ha causado una impresión de gratísimo júbilo en el animo de todos y cada uno de los miembros de este Ayuntamiento Departamental que tengo el honor de presidir; y por ello, dando forma real á ese sentimiento patriótico, en sesión ordinaria de ánoche, á moción del H. Concejal señor Alejandro Soruco y por unanimidad de votos, ha acordado dirigir un voto de aplauso y reconocimiento al Supremo Gobierno, por acto tan trascendental y de verdadera vida para Bolivia, que puede decirse razga el velo de sus pasados infortunios para entrar de lleno á los goces de la civilización y el progreso.

En esta virtud, ruego á Ud., señor Ministro, se sirva dar lectura de esta nota al excmo. señor Presidente de la República, manifestándole, además, que el Concejo Municipal de La Paz, interpretando la emoción del pueblo que representa, se hace un deber el rendirle el homenaje de sus expresivos agradecimientos, no sólo como justo tributo á su labor esencialmente nacionalizadora, sino también como galardón al ilustrado Gobierno que le ha cabido desempeñar en el periodo que trascurre.

Con tal plausible oportunidad, me es altamente satisfactorio, señor Secretario de Estado renovarle las seguridades de mi consideración distinguida con que tengo el honor de ofrecerle mis respetos.

Adolfo Ortega.

Se agradece la anterior congratulación.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 24 de mayo de 1906.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal.

Presente

Señor:

Me es grato referirme á su atenta comunicación de esta misma fecha que, con motivo del acuerdo tomado por la H.Corporación que Ud. dignamente preside, á moción del H. Concejal señor Alejandro Soruco y por unanimidad de votos, en conocimiento de la aceptación de la propuesta de los señores Speyer y Cia. y el "National City Bank" de Nueva York para la construcción de la red ferroviaria proyectada en el país, tiene a bien expresar al Supremo Gobierno el voto de aplauso y reconocimiento con que la H. Municipalidad da forma real al sentimiento patriótico con que cada uno de sus miembro ha recibido tan fausta nueva.

El señor Presidente de la República, á quien he dado lectura de su nota referida, me encarga manifestar á Ud., y por su digno órgano, á los H. H. Munícipes la complacencia que experimenta al conocer la uniforme aprobación del municipio y su reconocimiento por el voto de aplanso dirigido, tanto más que, proviniendo él de ese ilustrado Ayuntamiento es la fiel expresión de los sentimientos del pueblo.

Repitiendo á Ud. de mi parte y de la de mis distinguidos colegas de Gabinete la misma complacencia y gratitud, aprovecho de esta oportunidad para suscribirme con toda consideración, su atento y

S. S.

Aníbal Capriles.

El Concejo Municipal de Oruro felicita al Gobierno con igual motivo

CONCEJO MUNICIPAL.—Oruro, á 30 de mayo de 1906.

Al señor Ministro de E. en el D. de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor:

El H. Concejo que tengo el honor de presidir, en su sesión del día de ayer, por unanimidad, ha resuelto discernir, por su digno órgano, voto de aplauso y felicitación al Supremo Gobierno por la aceptación de la propuesta de los señores Speyer y Cia. del National City Bank de Nueva York, para la construcción de las líneas férreas en la

República. Con este transcendental hecho se abre para la patria una nueva era de progreso y engrandecimiento.

Haciendo votos porque el progresista Jefe de la Nación continúe en sus labores con actos iguales la que motiva el aplauso y felicitación de este H. Ayuntamiento en beneficio de los intereses del país; me suscribo del señor Ministro, como siempre, su atento y

Seguro Servidor
C. Renjel.

Se agradece la anterior felicitación.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 2 de Junio de 1906.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal.
Oruro.

Señor:

Tengo el agrado de acusar á Ud. recibo de su atento oficio de 30 del mes próximo pasado, en el que se sirve poner en mi conocimiento, que el Concejo que dignamente preside ha acordado en su sesión de 29 de mayo último discernir al Supremo Gobierno un voto de aplauso y felicitacion por haber suscrito con la casa Speyer y Cia. y el National City Bank de Nueva York, el contrato correspondiente para la construcción de los ferrocarriles determinados por ley de 27 de diciembre de 1905.

La expresión genuina del sentimiento popular, manifestada por el voto del poder comunal de ese Departamento, llena de complacencia al Supremo Gobierno, que contempla con viva simpatía el progreso rápido que se opera en ese importante distrito de la República, cuyo desarrollo será más notable aún desde el momento en que principie á sentir los beneficios que le impriman los proyectados ferrocarriles.

Agradeciendo á ese H. Concejo Departamental en nombre del señor Presidente Constitucional de la República y en el mío personal, por tan señalado acto de justificación, me repito de Ud. como su

Atento Servidor
Aníbal Capriles.

Se toma nota que el 4 de julio deben comenzar los trabajos de la red ferroviaria

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 11 de junio de 1906.

"The Bolivian Company"

Presente.

Señores:

Su atento oficio del 9 del actual, me comunica que en cumplimiento de la cláusula 25ª del contrato celebrado con el National City Bank y los señores Speyer y Cia. de Nueva York para la construcción de ferrocarriles en el territorio de la República, se inaugurarán simultaneamente los trabajos de las líneas que deben partir de la ciudad de Oruro hacia Viacha, Cochabamba y Potosí el día 1 del próximo más de julio y que, deseando dar á aquel acto la solemnidad del ida á su importancia esa asociación tiene á bien insinuar la concurrencia del personal del Ejecutivo.

Al manifestar á Uds. que el Supremo Gobierno Nacional ha resuelto asistir á la solemne instalación de la obra simultánea de los ferrocarriles mencionados, penetrado como está de la gran importancia que reviste este acontecimiento para el progreso del país, cábeme también expresarle que el señor Presidente de la República y sus Secretarios de Estado han visto con agrado la designación de la efeméride americana que recuerda la proclamación de la independencia de los Estados Unidos, para dar comienzo á la construcción de la red ferroviaria nacional.

Me es grato aprovechar de esta oportunidad para suscribirme de ustedes atento y

Seguro Servidor

Aníbal Capriles.

Acta de la inauguracion de los trabajos de los ferrocarriles Oruro-Viacha, Oruro-Cochabamba y Oruro-Potosí

En la ciudad de Oruro á los 4 días del mes de Julio del año 1906 y LXXXI de la Independencia de Bolivia, con la asistencia del Presidente Constitucional de la República Coronel Dr. Ismael Montes, los Ministros de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento Do-

ctor Aníbal Capriles, en el de Relaciones Exteriores y Culto Dr. Claudio Pinilla, en el de Hacienda é Industria Sr. Daniel del Castillo, en el de Justicia é Instrucción Dr. Juan M. Saracho, en el de Guerra Dr. José S. Quinteros y en el de Colonias y Agricultura Sr. Manuel V. Ballivián, el Arzobispo de la Plata Monseñor Sebastián F. Pifferi, los miembros del Cuerpo Diplomático que suscriben, el Inspector General del Ejército General Clodomiro Montes, el Jefe del E. M. G. General Jacques Sever, los Prefectos de los Departamentos de Oruro, Chuquisaca, La Paz, Cochabamba y Potosí señores Victor E. Sanjinés, Julio La Faye, General Fermín Prudencio, General Zenón Cossio, y Fructuoso Ramos, los H. H. Senadores y Diputados presentes, el Presidente de la Corte Superior del Distrito Dr. Rafael Montero, los Presidentes de los Concejos Municipales de Oruro y la Paz señores Juan B. Minchin y Adolfo Ortega, el Rector de la Universidadad Dr. Rodolfo S. Galvarro, el Oficial Mayor del Ministerio de Gobierno y Fomento Sr. José Aguirre Achá, el Secretario privado del Sr. Presidente de la República Sr. José Montes, el Representante de "The Bolivian Company" Sr. Francisco López Chaves, el Ingeniero Director Mr. W. L. Gibson, el Secretario de la Comisión de Estudios de "The Bolivian Company" Sr. Jorge E. Zalles, los Ingenieros encargados de la Obra, los Municipes los funcionarios públicos de la ciudad, los Representantes de otros municipios, los de la Prensa Nacional y el pueblo todo de Oruro, se procedió á la inauguración de los trabajos de las tres primeras líneas de la red ferroviaria estipulada en el contrato suscrito con los señores Speyer y Cia. y el National City Bank de Nueva York en 22 de mayo último, con la bendición del Jefe de la Iglesia Boliviana Monseñor Pifferi y la alocución del Presidente de la República que los declaró comenzados dando la primera palada de tierra. Firman la presente acta en cuatro ejemplares.

ISMAEL MONTES, Aníbal Capriles, Claudio Pinilla, Daniel del Castillo, Juan M. Saracho, José S. Quinteros, Manuel Vicente Ballivián, † Sebastián Arzobispo electo de la Plata, W. B. Sorsby, Lauro Cabral, General C. Montes, J. Sever, V. E. Sanjinés, Julio Lafaye. Fermín Prudencio, Zenón Cossio, Fructuoso Ramos, Rafael Montero, Enrique Collazos, José Carrasco, Isaac Araníbar, Adolfo Ortega, R. S. Galvarro, Juan B. Minchin, Ernesto Careaga Lanza Representante de "El Comercio de Bolivia", Rodolfo M. Loza, Juan Miranda C., Nataniel Murguía, J. Aguirre Achá, Francisco Lopez Chavez, W. L. Gibson, Jorge E. Zalles, Simón López. (Siguen las demás firmas).

Es conforme:

J. Aguirre Achá.

Oficial Mayor de Gobierno y Fomento.

Fomento

DEL

ORIENTE BOLIVIANO

Se acepta la propuesta del Fomento del Oriente Boliviano

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 21 de octubre de 1905.

Vistos: la propuesta del Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" que solicita concesión para construir un Puerto sobre el río Paraguay y un Ferrocarril y línea telegráfica á la ciudad de Santa Cruz; los documentos correctamente legalizados que acreditan la existencia real del Sindicato; el poder otorgado en forma para estas gestiones al señor Adolfo Flores: Vistos la propuesta sobre iguales objetos que el señor Luís T. de Lemoine ha trasmitido por telégrafo y por intermedio de la Legación de Bolivia en Buenos Aires; el dictamen del señor Fiscal de Gobierno y el informe de la Dirección General de Obras Públicas.

Considerando:

Que la concesión otorgada en 28 de julio del corriente año á "The Bolivian Corporation Limited" representada por Walter J. Hooker, lejos de perfeccionarse mediante el depósito de la garantía de ejecución y otorgamiento de la escritura correspondiente, ha quedado sin efecto por haberse rechazado las modificaciones solicitadas en el sentido de que, á más de las tierras gratuitamente adjudicadas en toda la extensión de la línea férrea por construir, se conceda también la garantía del 5% de interés sobre el capital que se invierta en la construcción; que habiendo quedado sin efecto la referida concesión, no existe ninguna otra que impida la aceptación de la propuesta que aparezca más ventajosa entre las que se encuentran presentadas para

la construcción de un Ferrocarril á Santa Cruz; que la ley de 17 de noviembre de 1900 autoriza al Ejecutivo para aceptar propuestas cuyo objeto sea el de construir una línea férrea en el Oriente; que la ley de 31 de octubre de 1889, artículo 5º, solo concede garantía de interés por 20 años; que el artículo 8º de la misma ley no permite afectar á la garantía de interés las actuales rentas nacionales; que la misma ley prohibe en su artículo 7º, conceder tierras gratuitamente y reconocer al mismo tiempo garantía de interés sobre el capital invertido en la construcción de ferrocarriles; que aun cuando la autorización acordada al Ejecutivo para aceptar propuestas ferroviarias relativas al Oriente, implica también la de aceptar las condiciones de tales propuestas, está reservada á la aprobación del Poder Legislativo la venta de tierras que pasa de cierta cantidad. Considerando: que conforme lo hacen notar el dictámen del señor Fiscal de Gobierno y el informe de la Dirección General de Obras Públicas, las condiciones de la propuesta del Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano", son mucho más ventajosas que las consignadas en la del señor Luís T. de Lemoine, SE RESUELVE: en ejercicio de la autorización concedida al Ejecutivo por la ley de 17 de noviembre de 1900 y conforme á preexistentes disposiciones legislativas sobre garantía de interés, ACÉPTASE la propuesta del Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" representado por don Adolfo Flores, y en consecuencia, *se le otorga* la concesión que solicita para construir y explotar un Puerto sobre el río Paraguay, en territorio nacional, y un ferrocarril y línea telegráfica á la ciudad de Santa Cruz, todo bajo las siguientes condiciones:

Primera.—A mérito de la presente concesión que se le otorga por el término de noventa y nueve años á contar de la fecha, el Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" construirá un puerto en la márgen occidental del río Paraguay, en territorio boliviano y en el punto que determinen los estudios que previamente deben practicarse.

Segunda.—El Puerto tendrá el ancho suficiente para que puedan girar cómoda y desembarazadamente embarcaciones de ochenta metros de largo, obligándose el Sindicato concesionario á abrir un canal de acceso de treinta metros de ancho cuando menos, desde el río hasta el punto en que se construya el Puerto.

Tercera.—El canal de acceso y el puerto tendrán como mínimun dos metros diez centímetros de profundidad en aguas bajas.

Cuarta.—El puerto será dotado de los respectivos muelles, guinches, depósitos fiscales, diques de carena, astilleros, pescantes elevadores, embarcaderos de animales, depósitos de materias inflamables y en general de todo lo necesario y conveniente para satisfacer las necesidades del comercio y de los servicios marítimo y fluvial.

Quinta.—"Fomento del Oriente Boliviano" explotará el puerto con entera sujeción á las leyes del país y á las autoridades que en él se constituyan por los Poderes Publicos de la Nación conforme al régimen político de la República.

Sexta.—El puerto construido tendrá el privilegio de zona de cincuenta kilómetros á cada lado.

Séptima. -El mismo Sindicato construirá un ferrocarril de la

trocha de un metro y una línea telegráfica, en la extensión de seiscientos veinte kilómetros, más ó menos, entre el puerto referido en esta concesión y la ciudad de Santa Cruz, recorriendo el trayecto que aparezca más favorable de los estudios que se practiquen.

Octava.—Este ferrocarril tendrá el privilegio de zona, de cien kilómetros á cada lado de la línea, por el término fijado á esta concesión, siendo entendido que al vencimiento de dicho término pasarán gratuitamente al dominio del Estado todas las obras fijas ó muertas del ferrocorril, telégrafo y puerto.

Novena.—Dentro de los seis meses de firmada la escritura respectiva se practicará el reconocimiento y los estudios preliminares, debiendo someterse á la aprobación del Supremo Gobierno cuando más tarde á los dos años de la misma fecha de la escritura, los planos y estudios del puerto y del ferrocarril, obras que se entregarán al servicio público dentro del término de 6 años contados desde la aprobación de dichos planos y estudios, salvo casos de fuerza mayor.

Décima.—Tanto en los estudios como en la construcción del puerto y ferrocarriles se tendrán en cuenta las indicaciones de la Dirección General de Obras Públicas, relativas al peso y calidad de los materiales de la vía permanente, indicaciones que para mayor inteligencia se consignarán en la escritura que se suscriba por el representante legal del Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano".

Undécima.—Conforme á lo prescrito en la ley de 31 de octubre de 1889 se concede al Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano", la garantía, del 5 % de interés, por el término de veinte años, sobre el capital que se invierta en la construcción del ferrocarril, fijándose anticipadamente, para los efectos de tal garantía, el costo de dos mil libras esterlinas por kilómetro.

Duodécima.—La garantía acordada, solo será exigible desde que se entregue al servicio público, cada una de las seis secciones de á cien kilómetros en que se dividirá el trabajo del ferrocarril.

Décima tercia.—Se afectan especialmente al servicio de dicha garantía los rendimientos de la Aduana que debe establecerse en el puerto, que, conforme á esta concesión, ha de construir el Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano", advirtiendo que las cantidades que pudieran devengarse por el importe de la garantía no ganarán interés ninguno.

Décima cuarta.—Durante la vigencia de la garantía, el Estado tendrá derecho para fiscalizar los libros y cuentas de la administración y explotación del ferrocarril y obras adyacentes.

Décima quinta.—Se declara de utilidad pública la construcción del Puerto, Ferrocarril y línea telegráfica, pudiendo en consecuencia, hacerse por el sindicato concesionaro y á su costa, la expropiación de los terrenos particulares que sean necesarios para dicha construcción, así como para las estaciones y oficinas de las líneas férrea y telegráfica.

Décima sexta.—Con destino á los mismos objetos, se declara de aprovechamiento gratuito por el sindicato concesionario los terrenos fiscales que sean indispensables y el uso de las maderas de los bosques nacionales.

Décima séptima.—Las tarifas del ferrocarril se fijarán anualmente de acuerdo con el Supremo Gobierno, adoptándose para el servicio público del telégrafo, que en todo caso será obligatorio, las de las líneas del Estado. La trasmisión de los telegramas oficiales será siempre gratuita.

Décima octava.—Los materiales, maquinarias, herramientas, útiles, víveres para el personal empleado en los trabajos, y en general elementos necesarios para la construcción del Puerto, canal de acceso, ferrocarril y telégrafo, estarán exentos de todo impuesto fiscal y municipal durante el tiempo de la construcción, debiendo, no obstante manifestarse ante las autoridades aduaneras respectivas, los documentos de procedencia y facturas consulares referentes á los artículos eximidos en esta cláusula del pago de impuestos.

Décima novena.—El personal empleado en el ferrocarril y telégrafo estará exento del servicio militar, salvo el caso de guerra internacional.

Vigésima.—La carga que se importe por cuenta del Estado y las tropas y empleados del Gobierno, que viajen en servicio público, pagarán únicamente la mitad de las tarifas ordinarias, obligándose el sindicato ó quien represente sus derechos al trasporte gratuito de las valijas postales.

Vigésima primera.—El representante del sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" depositará en el Tesoro Nacional, en garantía de ejecución, luego que se le notifique la presente resolución, la suma de cincuenta mil bolivianos, debiendo depositar otra cantidad igual á los seis meses de firmada la escritura. Ambas cantidades que en todo formarán cien mil bolivianos, no podrán retirarse sino después que se haya entregado al servicio público la primera sección de cien kilómetros del ferrocarril y se consolidarán á favor del Tesoro Nacional siempre que el sindicato concesionario omitiera ó retardara el cumplimiento de cualquiera de las condiciones mencionadas en esta resolución.

Vigésima segunda.—El Supremo Gobierno de Bolivia se obliga á vender al sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" veinte lotes alternados de terrenos fiscales, de á cien leguas cuadradas, por el precio legal de diez centavos la hectárea y de un boliviano las que contengan árboles gomeros. La ubicación de lotes se hará en los lugares que designe el sindicato.

Vigésima tercera.—El sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" no podrá transferir esta concesión ni las obras construidas, sino con expresa aprobación y consentimiento del Supremo Gobierno.

Y por cuanto la venta de tierras en la extensión que menciona la cláusula vigésima segunda, está sugeta, según la ley, á la aprobación del Poder Legislativo, á quien corresponde también resolver sobre la forma de pago propuesta en el memorial que acerca de ese punto ha presentado el representante de "Fomento del Oriente Boliviano", así como le incumbe aprobar el conjunto de la presente concesión, conforme á la facultad que al efecto se ha reservado en la ley de autorización al Ejecutivo, de diez y siete de noviembre de 1900, REMÍTANSE los presentes obrados al H. Senado, con mensaje especial, de-

biendo antes notificarse esta resolución, por el Notario de Hacienda, Gobierno y Minas, al representante del sindicato concesionario, para que haga el depósito referido en la cláusula vigésima primera.

Regístrese.

MONTES
Aníbal Capriles
J. M. Saracho
D. del Castillo
Claudio Pinilla
José S. Quinteros
Manuel V. Ballivián

Se toma nota de la partida y de la organización de la comisión de ingenieros.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 21 de marzo de 1906.

Señor:

Grato es para mí corresponder á su atenta comunicación de 15 de febrero último, en la que se sirve usted confirmar su telegrama de la misma fecha, por el que puso usted en mi conocimiento que el día 18 del propio mes, debió partir hacia el Puerto Suárez la comisión de Ingenieros del Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano" con el fin de hacer los estudios previos de la región para el objeto que se propone aquella empresa.

He tomado nota del personal que compone dicha comisión, así como de la referencia que se digna usted hacer del viaje de nuestro Cónsul en esa capital, doctor Adolfo Flores, que debió ir á Puerto Suárez en compañía de aquélla.

Muy satisfactorio será para mi saber que las autoridades de Puerto Suárez, teniendo en cuenta la importancia de dichos estudios, han prestado al personal de la Comisión las atenciones convenientes para facilitar el buen éxito de sus labores.

Reitero al señor Ministro las seguridades de mi mayor consideración y me repito como su atento y seguro servidor

Aníbal Capriles

Al señor E.E. y Ministro Plenipotenciario de Bolivia en la República Argentina.

Ferrocarril de Guaqui

El pago de fletes es condición indispensable para el trasporte y embarque de mercaderías.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 22 de agosto de 1905.

Vistos la anterior representación del señor George J. Clarke, representante de "The Peruvian Corporation Limited", que manifiesta las dificultades con que tropieza la Empresa arrendataria del ferrocarril de Guaqui en el cobro de fletes de trasporte á esta ciudad, que son pagados después de que las mercaderías han sido retiradas de la Aduana Nacional, y considerando: que la demora de pago de dichos fletes, irroga perjuicios á la Empresa; que es conveniente modificar este sistema de pago á fin de que no se produzcan los inconvenientes anotados cuando el ferrocarril de Guaqui vuelva á ser administrado por el Gobierno; se resuelve: el pago de fletes de mercaderías se hará como condición indispensable para el trasporte, en el Puerto de Guaqui á tiempo del embarque, ó en esta ciudad al Agente que constituya "The Peruvian Corporation Limited". para pedir fundándose en el pago, el embarque de la carga en el tren.

MONTES

Aníbal Capriles.

Se autoriza el cobro de almacenaje de diez centavos por cada quintal métrico

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 22 de noviembre de 1905.

Visto el anterior oficio de la Subadministración del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, en que solicita se autorice el cobro del almacenaje en las estaciones de Guaqui y el Alto, y teniendo en consideración que algunos comerciantes, no estando obligados al pago de derechos de almacenaje, dejan su carga almacenada por el tiempo que creen conveniente; que por esta circunstancia la carga que llega tiene que ser abandonada á la intemperie; que las empresas ferrocarrileras son responsables de la carga depositada en sus almacenes, siendo por consiguiente justo el derecho que cobran de almacenaje; que el cobro del derecho de almacenaje en la estación de Guaqui, corresponde hacerlo á la Administración de la Aduana Nacional, mientras permanezca en dicho puerto; que trasladada la Aduana Nacional á Challapampa, corresponde á esta misma hacer el cobro del expresado derecho de almacenaje, *se resuelve:* autorízase á la Administración del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, para que cobre diez centavos por almacenaje por cada quintal métrico, siempre que trascurriesen cinco días sin que haya sido retirada la carga y á contar desde las 12 m. del día siguiente al de su llegada á la estación de destino. Este plazo se descompone así: tres días para la descarga de cada remesa que no exceda de quinientos quintales métricos y dos días por el exceso sobre esta cantidad y á condición de que corresponda á un mismo remitente y consignatario. El Gobierno percibirá el 40% sobre esta renta de almacenaje.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se entrega al servicio público la sección de la bajada

ISMAEL MONTES.

Presidente Constitucional de la República.

Considerando.

Que del informe de la Dirección General de Obras Públicas,

consta la conclusión del trabajo del ferrocarril eléctrico de la bajada, con las condiciones que lo hacen apto para el servicio público;

Que la Orden Suprema de 29 de mayo del presente año ubica la estación terminal del ferrocarril de Guaqui en el punto denominado Challapampa;

Que en conformidad con la cláusula 7ª del contrato de arrendamiento, celebrado con la "Peruvian Corporation Limited", en 31 de mayo de 1904, dicha asociación deberá explotar el ferrocarril de Guaqui á La Paz en sus dos secciones.

Decreto:

Artículo único.—Se señala el 1º de diciembre próximo, para la entrega del ferrocarril de la Bajada al servicio público, debiendo explotarse desde esa fecha por cuenta de la "Peruvian Corporation Limited", conforme al contrato de arrendamiento de la línea de Guaqui á La Paz celebrado en 31 de mayo de 1904.

El Ministro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente decreto.

Dado en La Paz, á los 29 días del mes de noviembre de 1905.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.

Ministro de Gobierno y Fomento.

La yareta y el carbón vegetal pagarán media tarifa de 5ª clase

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 16 de diciembre de 1605.

Visto el anterior memorial de la señora Carmen Claure, que pide que la yareta que importa á esta ciudad pague media tarifa de 5ª clase, en el ferrocarril de Guaqui; el informe de la Dirección General de Obras Públicas y las gestiones hechas al respecto con la Administración del Ferrocarril y *considerando:* que la yareta y el carbón vegetal, como artículos de primera necesidad, deben ser objeto de la rebaja de flete del 50% concedida en el ferrocarril de Guaqui á los "productos nacionales de agricultura y ganadería" y á los "productos de agricultura procedentes de puertos bolivianos en el Lago", se *resuelve*, por punto general: la yareta y el carbón vegetal pagarán desde la fecha, en el ferrocarril de Guaqui á La Paz, media tarifa de 5ª clase ó sea Bs. 1.10 por cien kilógramos.

Regístrese y trascríbase á quienes corresponda.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se comunican instrucciones para la seguridad del tráfico en la sección de la Bajada.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 29 de diciembre de 1905.

Al señor Director General de Obras Públicas.

Presente

Señor:

El Supremo Gobierno en su calidad de propietario del Ferrocarril de Guaqui y en ejercicio de la facultad de supervigilancia sobre esta línea, con el propósito de resguardar sus derechos y rodear de todas las seguridades posibles el tráfico, comunica á Ud. las siguientes instrucciones:—

1ª—La administración del ferrocarril mantendrá en la estación del alto un mecánico competente encargado de examinar el material rodante antes de que descienda á la estación de Challapampa.

2ª—Ninguno de los carros que tienen los ejes y cajones hechos en Arequipa, podrá descender del Alto sinó después de que su reconstrucción haya sido aprobada por la Dirección General de Obras Públicas.

3ª—Mientras se hace la revisión ó examen del material rodante, operación que debe ser aprobada, la carga en la estación del Alto, será trasbordada á los carros de breques dobles y que no tengan ningún defecto.

4ª—El Ingeniero de la línea inspeccionará, con la frecuencia posible, el estado del material fijo y rodante muy especialmente las diferencias necesarias de nivel en las curvas, dando frecuentes informes á la Dirección General de Obras Públicas, que serán verificados por ésta, comunicando el resultado á la Administración del Ferrocarril.

5ª—Las indicaciones de la Direccion General de Obras Públicas, serán inmediatamente atendidas por la Administración del Ferrocarril, pudiendo aquella, en caso contrario, hacer los trabajos que considere urgentes, cargando su costo á la "Peruvian Corporation Limited".

Con un estudio detenido de este asunto, sírvase Ud. formular un proyecto de reglamentación del tráfico entre el alto y esta ciudad, teniendo en cuenta las instrucciones que preceden.

Soy de Ud. atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

La carga está sujeta al pago del impuesto de muellaje y acarreo

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 8 de enero de 1906.

Vista la anterior solicitud del señor Federico G. Eulert, del comercio de esta plaza, en la que reclama del impuesto de quince centavos (Bs. 0.15) sobre quintal de carga despachada en Guaqui, sea que ella se trasporte ó nó por el ferrocarril; y teniendo en consideración que en las tarifas aprobadas por el Supremo Gobierno se incluyó, como impuesto de muellaje y acarreo, la cantidad de quince centovos (Bs. 0.15) sobre cada quintal de carga, formando parte del flete de Guaqui al Alto y estaciones intermedias; de conformidad con el informe de la Dirección General de Obras Públicas, *se resuelve:* la carga en Guaqui está sujeta al pago del impuesto de muellaje y acarreo, á razón de quince centavos (Bs. 0.15) por cada quintal, sea que ella se trasporte ó nó por el ferrocarril de Guaqui.

Regístrese y devuélvase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se declara no haber lugar al pago de las indemnizaciones que se solicitan

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 17 de enero de 1906.

Vistos los anteriores obrados, en los que, con motivo de los trabajos de terraplén de la Estación del Ferrocarril en Challapampa, el señor Horacio Ferreccio, en representación de "The Bolivian Rubber and General Enterprise Limited" pide indemnización por los perjuicios que dice ha sufrido en la cañería que conduce el agua destinada al servicio de la luz eléctrica de esta ciudad, ó que el Supremo Gobierno sufrague los gastos que ocacione la reconstrucción y traslación de dicha cañería fuera de los terrenos expropiados; considerando: que de los informes de la Dirección General de Obras Públicas corrientes á fojas 1 vuelta, 5 vuelta, 7 vuelta y 11, consta el

pésimo estado en que se encontraba la cañería á consecuencia de su largo servicio, que el deterioro causado en ella por los trabajos de terraplén de la Estación de Challapampa, fué convenientemente reparado en virtud de la Suprema Resolución de fecha 11 de diciembre último, erogándose la suma de Bs. 500; que las reventazones posteriores que se han manifestado en los terrenos altos situados al Norte de la Estación del Ferrocarril, no han podido ser efecto de los trabajos realizados en lugar distinto; que las que recientemente se han producido en los terrenos bajos ubicados al Sud, solo comprueban la mala condición de los tubos en su largo servicio; *se resuelve:* no ha lugar á la solicitud de "The Bolivian Rubber and General Enterprise Limited" declarándose reparados totalmente los daños con el cumplimiento de la Suprema Resolución de 11 de diciembre de 1905.

Regístrese y dése conocimiento á quienes corresponda.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se autoriza la construcción de un almacen para el depósito de sustancias inflamables

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 17 de enero de 1905.

Al señor Director General de Obras Públicas

Presente.

Señor:

En su oficio de fecha 12 del mes en curso, se sirve manifestar á este Ministerio que los almacenes de la Estación de Challapampa, no tienen la suficiente capacidad para el depósito de carga, y que, por otra parte, las sustancias inflamables se depositan en los almacenes generales.

Con el propósito de evitar un accidente desgraciado que puede ocasionar esta circunstancia, autorizo á Ud. para que mande construir un pequeño almacén destinado exclusivamente al depósito de sustancias inflamables.

En esta construcción, puede aprovecharse de parte de la existencia en madera por un valor de *un mil libras* que se tiene en Challapampa, según anunció Ud. en su oficio de fecha 4 de diciembre último. Natural es que este valor ha de disminuir el monto del presu-

puesto que debe Ud. elevar para los efectos de la correspondiente autorización, conforme á la cláusula 11 del contrato de arrendamiento.

Soy de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles

Se comunica haberse dictado disposiciones para la seguridad del tráfico en la Bajada

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 6 de febrero de 1905.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal

Presente.

Señor:

Me es grato referirme á su atenta comunicación de fecha 3 del corriente, en la que se sirve Ud. trascribir la del señor Director de la Oficina Municipal de Higiene, relativa á los frecuentes accidentes desgraciados que ocurren en la línea de la Bajada.

En contestación, cúmpleme expresarle que este Ministerio hace tiempo que ha impartido órdenes convenientes á fin de que se eviten aquellos accidentes.

La Dirección General de Obras Públicas ha puesto en mi conocimiento haberse hecho yá el pedido á Lima, de la cantidad suficiente de alambre, destinada á la construcción de cercos en los costados de la línea.

Saludo á Ud. y me repito su atento servidor.

Aníbal Capriles.

Los trabajos en la sección de la Bajada no son de carácter adicional sino de conservación

Al señor Director General de Obras Públicas

Presente.

Señor:

He tomado nota del tenor de sus atentas comunicaciones fe-

chadas el 7 y 8 del corriente, relativas á los trabajos que demanda la sección de la Bajada, y á pedidos de material rodante hechos por la Dirección de su cargo.

De dichas comunicaciones así como de los cablegramas que acompaña, se desprende que la Peruvian considera aquellos trabajos como obra de mejoramiento de la línea, y comprendida, por consiguiente, en la cláusula 11ª del contrato de arrendamiento.

Esta cláusula, en su segunda parte, se refiere á casos de destrucción parcial ó súbita de la línea y sus accesorios y cuya reparación sea urgente para no paralizar el tráfico, debidos á fuerza mayor, caso fortuito ú otra causa no imputable á la empresa arrendataria.

Ninguna de estas circunstancias concurre en el incidente producido.

Si la sección de la Bajada se ha puesto en condiciones que no permiten continuar el tráfico, sin grave peligro, ello es debido á la misma acción del tráfico. Las obras que se acometan para la continuación de éste no importan pues, mejoramiento de la vía, sinó simplemente de *conservación*.

El espíritu de la cláusula 11ª del contrato no se presta á interpretaciones, él es muy claro. Las obras adicionales de carácter permanente, á que se refiere, son aquellas, sin las cuales el tráfico de la línea puede continuar sin interrupción, y que el Gobierno, á su juicio puede no autorizarlas, más no así aquellas que concurren á la conservación de la línea y de las que no es posible prescindir. A esta categoría pertenecen las obras de terraplén que demanda la línea, y cuyo costo, dice la Peruvian, se debe cargar al Supremo Gobierno.

En uno de los apartes de la comunicación trascrita al señor Administrador del Ferrocarril de Guaqui, se dice que á la Empresa arrendataria, al tercer día de la explotación de la línea, se la obliga á hacer gastos por un valor superior á las entradas brutas que percibe.

Aprovecho de esta declaración para manifestar á Ud. que, en cumplimiento de la cláusula 10ª del contrato de arrendamiento, la Peruvian está obligada á elevar, mensualmente, á esa Dirección, un estado del movimiento del tráfico, y las estadísticas referentes al movimiento de la línea y un balance general del estado de la cuenta con el Supremo Gobierno, cada semestre.

La Secretaría de Estado de mi cargo, no tiene conocimiento de que la Peruvian haya dado cumplimiento, sinó en parte á esta estipulación, por consiguiente, no se puede asegurar que se la obliga á desembolsos superiores á sus ingresos.

Al terminar, debo dejar constancia de que no es exacta la afirmación de que, habiéndose estipulado un préstamo por una determinada cantidad de £, el Gobierno se haya creido con derecho á exigir préstamos sucesivos por una cantidad indefinida. Si sobre la cantidad determinada en el contrato de arrendamiento se han adquirido nuevas sumas, ha sido en vista de la aquiescencia de la Peruvian ó á pedido de la Administración y en beneficio de recíprocos intereses.

En consecuencia declaro á Ud. que los trabajos que demanda la sección de la Bajada deben ser atendidos por la Empresa arrenda-

taria, en razón de que no son de caracter adicional sinó de conservación.

Reitero á Ud. anteriores órdenes relativas al cumplimiento de la cláusula 10ª del contrato de arrendamiento.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Es obra adicional de carácter permanente la construcción de un almacén para sustancias inflamables

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 17 de febrero de 1905.

Visto el anterior oficio de la Dirección General de Obras Públicas en el que se manifiesta la conveniencia de construir en la Estación de Challapampa de esta ciudad, un almacén destinado al depósito de sustancias inflamables, y teniendo en consideración: que es conveniente apartar cualquier peligro de los almacenes de depósito de mercaderías á fin de evitar todo riesgo; que la previsión aconseja el aislamiento de materias que por su naturaleza misma constituyen un peligro; que el presupuesto levantado para el efecto alcanza á la suma de £ 720, fuera de la madera que habrá de invertirse en esta obra, *se resuelve:* se declara obra adicional de carácter permanente la construcción de un almacén especial para el depósito de sustancias inflamables en la Estación de Challapampa, y se autoriza á la Dirección General de Obras Públicas para que proceda á la ejecución de los trabajos, debiendo emplear en ella la cantidad de madera necesaria al efecto y cargar á la cuenta del Supremo Gobierno el importe de £ 720, que representa el presupuesto, de conformidad con la cláusula 11ª del contrato de arrendamiento del Ferrocarril de Guaqui á esta ciudad.

Regístrese y trascríbase.

MONTES

Aníbal Capriles

La Compañía arrendataria está obligada á pasar los cuadros y balances de la línea

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 17 de febrero de 1096.

Al señor Director General de Obras Públicas

Presente.

Señor:

He recibido su atento oficio de 14 del corriente, en el que se sirve anunciarme que se ha dirigido á la Administración del Ferrocarril de Guaqui, comunicándole las observaciones contenidas en mi oficio de 13 del mes en curso, relativas á los trabajos de conservación y reparación de la sección de la Bajada.

También he tomado nota de la indicación que se sirve hacer, relativa al costo de las reparaciones en la sección de la Bajada, que en concepto de Ud. no es superior, á las entradas brutas de ella como se permitió asegurar la Compañía arrendataria del Ferrocarril y que en cumplimiento de la autorización contenida en mi oficio Nº 2,037 ha principiado Ud. el trabajo de relleno de terraplenes en esa parte de la línea.

Me he informado igualmente, que ha incitado Ud. á la Compañía para que en observancia del contrato de arrendamiento pase á la oficina de su cargo los balances y cuadros estadísticos á que está obligada.

De Ud. atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Debe regularizarse el servicio de vapores del Lago

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—LA PAZ, 23 de febrero de 1906.

Al señor Director General de Obras Públicas

Presente.

Señor:

El señor Capitán de Puerto, en oficio de 21 del corriente, pone

en mi conocimiento que los vapores del Lago no se sujetan á un itinerario fijo, haciendo el tráfico en condiciones las más anormales y voluntariosas.

Entre los últimos casos se cita que el día 19 el vapor fué desviado al Desaguadero, saliendo por consiguiente, los pasajeros de Guaqui á horas 4 y ½ p. m. en vez de horas 1 p. m. y que el día de ayer se ha suspendido la llegada del Coya, que conducía pasajeros, correos, etc., que será reemplazado por el Yavari.

Este tráfico anormal, fácil es comprender que irroga grandes perjuicios, muy particularmente al comercio, que con frecuencia ha dejado escuchar sus quejas en los diarios de la localidad.

Considero justas y atendibles aquellas reclamaciones, y en tal virtud, recomiendo á Ud. se sirva dirigirse á la Empresa de Navegación del Lago en sentido de que regularice el servicio y expresarle, además, que se ha insinuado la idea de que los perjuicios que se ocasionen deben ser indemnizados.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se limita á 12 kilógramos el peso del equipaje de los pasajeros

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 9 de marzo de 1606.

Al señor Director General de Obras Públicas

Presente.

Señor:

Con motivo de los inconvenientes que han surgido entre la Administración del Ferrocarril de Guaqui y algunas casas comerciales de esta plaza, por la importación de moneda de otro trasportada por los pasajeros en bultos de equipaje de mano, y para conciliar los intereses del comercio y las seguridades que se reclaman en casos análogos, teniendo en cuenta la práctica universal á este respecto, el Ministerio de mi cargo tiene por conveniente limitar el peso del equipaje, que libre de flete, puede acompañar al viajero dentro del mismo carro, á doce kilógramos, pudiendo contener dichos bultos cualesquier especies que no comprometan la seguridad y comodidad de los demás pasajeros, como son las materias explosivas y corrosivas.

De Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles

Se anuncia que se regularizará el servicio de vapores del Lago

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS. — Bolivia. — La Paz, 16 de marzo de 1906.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento

Presente.

Señor:

Tengo el honor de trascribir á Ud. el siguiente oficio que he recibido del señor Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz:

"FERROCARRIL DE GUAQUI Á LA PAZ. — La Paz, marzo 7 de 1906.—Al señor Director General de Obras Públicas.—Presente.—Señor:—Tengo el honor de trascribir el siguiente oficio del señor Superintendente de los Ferrocarriles del Sur del Perú, referente al servicio de vapores del Lago.

"Arequipa, marzo 1º de 1906.—Señor Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.—La Paz.—Bolivia.—Señor.—Su estimada de 24 del mes próximo pasado, trascribiéndome la comunicación que el señor Ministro de Gobierno y Fomento, con relación al itenerario de vapores del Lago, le ha pasado, fué en mi poder. En contestación, sírvase Ud. manifestar al señor Ministro, que esta Empresa está haciendo todo lo posible para que los vapores del lago puedan sujetarse á un itenerario fijo, haciendo el tráfico en las condiciones más normales posibles no obstante de que todo tráfico marítimo ó por agua dulce se halla siempre sujeto á condiciones que tienen que afectar al itinerario, como es de pública notoriedad lo que acontece en los vapores de la costa, que no pueden guardar los días marcados en sus itinerarios, con regularidad. El atraso del día 19, del mes pasado, á que se refiere el señor Ministro fué causado por una fuerte tempestad que demoró al vapor "Yavari" por 6 horas, y no por haber sido desviado al Desaguadero, porque el vapor del río más bien salió del río á una distancia de dos millas para encontrarse con el "Yavari" y la diferencia de tiempo no era ni de 10 minutos. El día 21 de febrero pasado fué echado el vapor "Inca" al agua, nuevo y cómodo vapor, que con este, dentro de 3 á 4 meses más, la Empresa tendrá 4 vapores á la disposición del público, y actualmente se está estudiando un nuevo itinerario que espero contentará á los comitentes y al público de Bolivia, pudiendo asegurar al mismo tiempo que esta Empresa no escatimará medios de dar toda la satisfacción posible, tanto en su buen servicio como trato, al público en general, que se digna favorecerla.—De Ud. atento y seguro servidor.—*G. J. Clarke*."

Con este motivo reitero al señor Director las seguridades de mi distinguida consideración, con que me suscribo como su muy obsecuente seguro servidor.—*C. H. Gutheridge.*—Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz."

Tengo el agrado de saludar al señor Ministro con toda consideración y aprecio y de suscribirme como su atento y seguro servidor.

J. Pierce Hope.
Director General de Obras Públicas interino.

Se toma nota de las declaraciones hechas en el anterior oficio

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 17 de marzo de 1906.

Al Señor Director General de Obras Públicas.

resente.

Señores:

El Ministerio de mi cargo se ha impuesto del oficio del Superintendente de los Ferrocarriles del Sur del Perú que trascribe á Ud. el Administrador del Ferrocarril de Guaqui y que registra la comunicación que el día de ayer se ha servido Ud. dirigirme, satisfaciendo, así, las observaciones de este Ministerio respecto de las demoras sufridas en la navegación del lago Titicaca, y la conveniencia del cambio de itinerario.

Esperando que las mejoras anunciadas se lleven á la práctica, á la brevedad posible, en bien de los intereses del comercio y de la Empresa, me es grato suscribirme su atento servidor

Aníbal Capriles.

Se insinúa la construcción de un galpón en Guaqui

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. —La Paz, 20 de marzo de 1906.

Al Señor Ministro de Hacienda é Industria.

Presnte.

Señor:

El señor Director General de Obras Públicas, ha dirigido á este Ministerio la siguiente comunicación:

"Señor.—Tengo el honor de trascribir á ese Ministerio el tenor de un oficio que acabo de recibir de la Administración del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.—La Paz, marzo 13 de 1906.—Al señor Director General de Obras Públicas.—Presente—Señor: —Tengo que poner en conocimiento de esa Dirección que actualmente se reciben continuamente quejas de los comerciantes de Corocoro, ya sea por robo ó deterioro sufrido por sus mercaderías.—Como el vapor que hace el trasporte de esta mercadería ancla á un costado del muelle, la mercadería de los vapores grandes, tiene que descargarse en la orilla frente al fondeadero de los vapores del rio, donde queda completamente expuesta á la intemperie y el robo, por ser solo playa.—No dudo que el señor Director en sus varios viajes al Puerto de Guaqui haya tenido ocasión de comprobarlo arriba indicado y en consecuencia esta administración se permite solicitar la construcción de un galpon al frente del fondeadero de los vapores del río, y junto á la carpa que al presente está en construcción en conformidad á la cláusula 11ª del contrato de arrendamiento.—Con este motivo me es muy honroso suscribirme del señor Director muy atento seguro servidor.—*C. H. Gutheridge.*—El despacho minerales de Corocoro, que antes fué efectuado directamente del Desaguadero, ahora, en consecuencia del cambio del Puerto de Chililaya á Guaqui, está hecho en este último puerto; la Peruvian Corporation ha dado mayores facilidades á los despachadores y ahora tiene dos vapores haciendo viajes constantes entre Nazacara y Guaqui; el aumento de carga ha sido considerable: por todas estas razones esta Dirección recomienda que el Supremo Gobierno accedería al pedido á construir un galpón especialmente dedicado á este tráfico lo que llenará una necesidad y fomentará el movimiento de minerales de la región de Corocoro tan conocido por sus riquezas naturales.—Si parece bien al Supremo Gobierno esta Dirección tendrá el honor de elevar un presupuesto y planos de la obra.—Con este motivo tengo el agrado de saludar al señor Ministro y de suscribirme como su atento seguro servidor. —*J. Pierce Hope.*—Director General de Obras Públicas.".

El asunto á que se refiere el oficio trascrito es del resorte del Miuisterio de su digno cargo; en tal virtud, sírvase Ud. tener en cuenta la insinuación en él contenida y resolver lo que creyere más conveniente.

Aprovecho la oportunidad para repetirme como su atento

Seguro Servidor

Aníbal Capriles.

El tesoro Nacional debe abrir una cuenta especial de las cuentas de la Peruvian

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, á 27 de marzo de 1906.

Al señor Director del Tesoro Nacional.

Presente.

Señor:

Para el correcto conocimiento de las operaciones resultantes de préstamos negociados de "The Peruvian Corporation Ltd." en virtud del contrato de 31 de mayo de 1904, con aplicación á la construcción del ferrocarril de Guaqui al Alto y el de la bajada, y las obras adicionales, con esa misma fecha las de 25 de noviembre del mismo año y 14 de junio de 1905, el Ministerio de mi cargo, insinúa á Ud. se sirva ordenar la apertura de una cuenta especial, independiente de las resultantes de ingresos nacionales, en la oficina de su dependencia, debiendo pasar mensualmente á este Despacho el estado de ella con la especificación respectiva de amortización de la deuda y rendimiento de las líneas.

En esta virtud, sírvase Ud. dirigirse á la Administración del Ferrocarril, así como á la Dirección General de Obras Públicas pidiendo los datos é impartiendo las instrucciones tendentes al objeto expresado.

Dios guarde á usted.

MONTES

Aníbal Capriles.

Se aprueban las medidas tomadas para la seguridad del tráfico en la Bajada

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. —La Paz, 17 de Abril de 1906.

Al Señor Director General de Obras Públicas.

Presente.

Señor:

Su oficio de la fecha me informa acerca del accidente ocurrido

ayer en la línea de la Bajada, debido á una equivocación del cambiador.

Me comunica Ud. que á fin de evitar se repitan accidentes análogos ha indicado Ud. á la Administración del Ferrocarril la conveniencia de que hayan dos cambiadores para el desvío en el K 5, y que los carros que descienden ó que pasan por la línea no deben exceder diez kilómetros por hora al punto de desvío.

Estas determinaciones tomadas con objeto de rodear de seguridades el tráfico de la Bajada, merecen la aprobación de este Ministerio.

Soy de Ud. atento y

Seguro Servidor

Aníbal Capriles.

Se aprueba la erogación de Bs. 3,000 en los trabajos de Purapura

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz á 19 de abril de 1906.

Visto el anterior informe de la Dirección General de Obras Públicas, se autoriza la inversión de Bs. 3,000 para enderezar, abrir y profundizar la zanja que conduce el agua á Purapura, y otros trabajos conexos. Esta erogación se imputará á la cuenta del Supremo Gobierno, conforme á la cláusula 11ª del contrato de arrendamiento y á la Resolución Suprema de 19 de enero del año en curso.

Regístrese y trascríbase

Aníbal Capriles.

Se explican las causas del retardo de desembarque de la mercadería en Guaqui

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 18 de abril de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento.

Presente.

Señor:

El señor Jefe de Estación de Guaqui, en comunicación dirigida al señor Superintendente de los ferrocarriles del Sur del Perú, le dice lo siguiente.

"Ferrocarril de Guaqui á La Paz—Guaqui, abril 10 de 1906—Señor C. H. Gutheridge, Superintendente, La Paz.—Muy señor mio:—Ayer lunes 9 del actual zarpó el Vapor Coya á las 6.00 p. m. en lugar de las 10.00 a. m., atrasado en 8 horas por falta de gente para su descarga, permaneciendo el cargamento en el muelle hasta horas 2.00 p. m. por falta de gente para recogerlo.—El tren No. 3 de hoy salió atrasado en dos horas por falta de gente tambien para cargar el Equipaje de la Compañía de Teatro que marchó en él.—Hace tiempo que se viene observando la falta de brazos para el movimiento de carga en esta Estación que aumenta considerablemente.—En otras ocasiones me he valido del Corregidor y del Intendente quienes nos han ayudado siempre eficazmente para conseguir gente pero desde el domingo 25 de marzo ya no lo hacen porque fueron amenazados por algunos vecinos y Agentes de Aduana, de hacerles destituir, á lo que contestaron estas autoridades que no creían mal insinuando el trabajo á los indios en días domingos en cualesquiera otros para trabajo urgente de descarga de Vapores y movimiento del ferrocarril, con mayor razón siendo éste de propiedad del Estado y que además les constaba que nosotros pagamos muy bien á la gente que ocupamos.—El carácter indolente de los indios no les permite aprovechar del mayor tráfico de carga para ganar dinero, y por tal motivo se hace necesario una recomendación de autoridad superior para que las autoridades acá nos ayuden en conseguir la gente suficiente, para el trabajo.—Soy de Ud. muy atento y S. S. (firmado) D. N. Lazo."

Sírvase Ud. informar á esta Secretaría de Estado lo que haya sobre el particular.

Soy de Ud. atento

Seguro Servidor.

Aníbal Capriles

Los tesoros pagarán 0.10% sobre su valor declarado

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 4 de mayo de 1906.

Visto el anterior oficio del señor Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, en el que propone se haga una rebaja en la tari-

fa vigente sobre el transporte de tesoros (plata ú oro sellado, oro en polvo, planchas ó pepitas, plata en piña, planchas ó barras, billetes de Banco, alhajas y joyas de toda clase, chafalonía de oro y plata), que es de 0.40 % desde Guaqui á La Paz; y teniendo en consideración que con la rebaja insinuada ha de atraerse á la línea de Guaqui la importación y exportación de tesoros que actualmente se hace por la vía de Arica, circunstancia que creará una nueva fuente de ingreso en aquella línea, que cobrándose en 0.40 % desde Mollendo á La Paz, corresponde el 0.30 % á los ferrocarriles del Sur del Perú y los vapores del lago Titicaca, y el 0.10 % al ferrocarril de Guaqui, se resuelve: la tarifa de transporte de tesoros en el ferrocarril de Guaquí á La Paz, queda fijada desde la fecha en 0.10 % sobre el valor declarado.

Regístrese y trascribase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Ferrocarril de Antofagasta

Se acepta la propuesta de "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Ralway Company Limited", para los estudios del F. C. de Uyuni á Potosí

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 5 de agosto de 1905.

Vista la anterior propuesta de "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited" representada por su Admininistrador General interino H. M. Hinkins, referente al estudio de la línea férrea proyectada entre Uyuni y Potosí.

Considerando:

Que con fecha 2 y 18 de mayo de este año se convocó á propuestas para la construcción del ferrocarril de Uyuni á Potosí, y la presente es atendible como trabajo preliminar de tal obra;

Que la cantidad de tres mil doscientas libras esterlinas, fijada como costo total de dicho estudio, está equitativamente calculada para cubrir los gastos que ocasione;

Que la empresa proponente reune todas las condiciones de seriedad y garantía requeribles, por lo mismo que se encuentra establecida en el país hace muchos años.

Se resuelve:

1º—Acéptase la propuesta de "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited," para practicar el estudio del fe-

rrocarril proyectado entre Uyuni y Potosí por la suma de £ 3,200, que ella erogará de sus fondos á título de anticipo, invirtiéndola en la comisión de ingenieros y el personal respectivo, que bajo su excluceva responsabilidad y dirección, ha de verificar los estudios finales para extender un ramal de línea férrea entre Uyuni y Potosí.

2º—Estos estudios quedarán terminados, salvo fuerza mayor ó caso fortuito. hasta el día 31 de enero del año próximo.

3º—Si la compañía concesionaria toma á su cargo la construcción de la línea férrea mencionada, las tres mil doscientas libras esterlinas invertidas en su estudio, se incorporarán á la Cuenta Capital del costo de dicha línea.

4º—Si por cualquier razón ó motivo, á la Compañía concesionaria no le fuere posible ó no le conviniere tomar por su cuenta la construcción de esta línea, el Supremo Gobierno le devolverá el anticipo de las tres mil doscientas libras esterlinas, en oro sellado ó en Letras sobre Londres giradas á 90 días vista. En este caso la compañía entregará al Supremo Gobierno los planos, presupuestos, y demas detalles de los estudios hechos por las comisiones respectivas.

5º—Si la Compañía toma por su cuenta la construcción, el capital invertido gozará de la garantía estipulada en el tratado de paz y amistad celebrado con la República de Chile en 20 de octubre de 1904.

Regístrese y extiéndase la correspondiente escritura que se suscribirá por el señor Fiscal de Gobierno y el Director del Tesoro Nacional en representación del Fisco.

MONTES.

Aníbal Capriles.

No se aceptan las declaraciones del señor Subadministrador.—Se rectifican algunos conceptos

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 29 de noviembre de 1905.

Al señor Inspector Fiscal del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Señor:

Cen su atento oficio de fecha 6 del corriente he recibido, en copia legalizada, el dirigido á usted por el señor Subadministrador del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, relativo á la rebaja del 50 % en los pasajes para los ingenieros que, bajo la dirección de Mr. Sisson, estudian el proyectado plan de ferrocarriles en Bolivia.

Nada más que con el propósito de dejar constancia, voy á detenerme á condensar los conceptos emitidos en dicho oficio.

El señor Hugh Warren comienza por asegurar que por respeto á la autoridad y deferencia personal al señor Prefecto del Departamento de Oruro, la empresa del ferrocarril otorgó aquella rebaja, sin embargo de que no tenía el Gobierno derecho á exigirla; que esta graciosa concesión puede servir de precedente para futuras demandas de rebaja ocasionando á la Empresa una exacción ilegal é injusta; que si bien la Empresa está obligada á hacer el descuento del 50 % en favor de los funcionarios públicos, no están comprendidos en tal categoría Mr. Sisson ni los ingenieros que trabajan con él, que son simplemente empleados de las casas norteamericanas que pretenden negociar por su cuenta con motivo de la construcción de ferrocarriles en Bolivia, y que no hay razón para que usufructúen en un derecho que es privativo y exclusivo de los empleados públicos de la Nación.

Se detiene, en seguida, el señor Warren á demostrar que Mr. Sisson y sus dependientes no son funcionarios públicos, por cuanto que ellos no figuran en las listas de la administración, no hay partida alguna en el Presupuesto Nacional, no reciben sueldo del Tesoro Público, no ejercen jurisdicción, no asisten á una oficina, etc.; que aun en el caso de que el Gobierno hubiese suscrito algún contrato con Mr. Sisson ó con las casas que representa, la empresa del ferrocarril no estaría obligada á hacer concesiones, sino previo acuerdo con los contratistas ó sus agentes.

Se llama la atención acerca del hecho de que solo á la empresa del ferrocarril se le ha impuesto la gabela de hacer concesiones á los dependientes de Mr. Sisson, siendo así que éstos pagan los correspondientes pasajes á las carreteras de "Zalles" y "Tunari", acompañando como comprobante un recorte de prensa.

Termina el referido oficio manifestando que para evitar futuras dificultades y en resguardo de los derechos de la empresa, de orden de la administración no se otorgará la rebaja del 50% á los miembros de la misión Sisson, protestando de cualesquiera imposición que se quisiera hacer á la Compañía QUE ES INGLESA.

Profunda extrañeza ha causado en la Secretaria de Estado de mi cargo los anteriores conceptos, cuya falsedad voy á demostrar brevemente como acto de recíproca atención á la empresa del ferrocarril á quien siempre ha manifestado sus deferencias el Supremo Gobierno, que dicho sea de paso, no se puede sostener polémicas con empresas industriales cuando sus determinaciones se apoyan en contratos vigentes, que son ley para las partes contratantes.

Desde luego, debo declarar á Ud. que ni Mr. Sisson ni los ingenieros que trabajan con él, son empleados de casas norteamericanas que han intentado negociar en la construcción de una red ferroviara que se proyecta, por razón de que el Gobierno no ha celebrado en tal sentido ningún contrato.

El señor Sisson y sus dependientes son empleados del Gobierno, contratados por éste y á quienes paga sueldo mensual, como á cualquier funcionario público, sin que nada importe el carácter que invisten de comisionados de un estudio eepecial, puesto que sus ha-

beres eroga el Tesoro Nacional á virtud del item. 2 parte 2ª del Presupuesto extraordinario vigente, que para el estudio de las líneas férreas consigna la partida de £ 25,000. Contando con ella, mediante una casa comercial que ha servido de simple agente, se ha contratado el personal de ingenieros que dirige Mr. Sisson, que depende exclusiva y directamente del Gobierno de Bolivia.

Las demás observaciones relativas á que el personal de ingenieros no tiene jurisdicción, ni concurre á una oficina pública, considero que son de carácter muy secundario, pues á ellas podía agregarse que no hablan el idioma nacional.

No encuentro justa la aseveración de que solo la Compañía inglesa ha soportado la gabela de hacer rebajas en tarifa. Está en la conciencia pública que las malas cosechas de los últimos años han colocado en situación difícil á las empresas carreteras del país, circunstancia que determinó al Gobierno á acordarles un aumento del tanto por ciento sobre sus tarifas, por limitado tiempo. De tal manera que no era justo, en este caso excepcional, exigir á dichas empresas la rebaja á que están obligadas en sus tarifas de fletes y equipajes. El criterio del Gobierno ha variado respecto de la Compañía inglesa, en vista de que su situación económica mejora cada día con las crecientes expansiones del comercio que le reportan pingües utilidades. Acentúo muy particularmente este punto. Si bien es cierto que la Compañía Inglesa, como se asegura, tropezó con muchas dificultades al organizarse, en cambio, hoy, su floreciente estado, que no puede compararse con el de ninguna otra empresa ferrocarrilera, le permite hacer todas las concesiones racionales que le exija el Gobierno de un país en el que sus capitales han encontrado tan feliz colocación, máxime si aquellas concesiones están estipuladas.

En cuanto á la protesta que hace la empresa de cualquiera imposición por ser Compañía inglesa, debo expresarle que el Gobierno no le reconoce tal derecho, puesto que cualquiera que sea la nacionalidad de una empresa comercial radicada en la República queda sometida á las leyes de ésta y obligada á acatar las determinaciones del Gobierno y demás autoridades constituidas. Lo contrario importaría flagrante desconocimiento de la soberanía nacional.

Sírvase Ud. poner este oficio en conocimiento del señor Subadministrador del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Soy de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles

Se incita á la Empresa aumente el material rodante.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 17 de enero de 1906.

Al señor Inspector Fiscal del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Señor:

Este ministerio ha recibido reiteradas quejas de miembros del alto comercio de esa plaza que manifiestan los perjuicios ocasionados por la Empresa del Ferrocarril á causa de la deficiencia del material rodante.

La natural demora á que está sujeto el despacho de la mercadería con tal motivo, no puede menos que determinar á los comerciantes perjuicios de difícil reparación, imputables tan sólo á la Empresa.

Este Ministerio encuentra justa la reclamación á que me refiero é insinúa á Ud. se sirva hacer las gestiones del caso á fin de que la Empresa ponga al servicio público el suficiente material rodante que esté en relación con las necesidades crecientes del tráfico.

Con este motivo reitero á Ud. las seguridades de aprecio y me repito como su atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se ordena la remisión de datos relativos la rendimiento de la línea.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 7 de febrero de 1906.

Al señor Inspector Fiscal del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Señor:

Habiendo tomado nota de las informaciones contenidas en su oficio de fecha 3 del actual, me cabe volver á expresarle que es de absoluta necesidad la inmediata remisión de todos los datos que en anteriores oficios y telegramas insinuó á Ud. el Ministerio de mi cargo.

Para el efecto, y si no le es posible averiguar de fuente procedente de la misma Empresa del Ferrocarril, no obstante lo prescrito por los artículos 17 y 31 del Supremo Decreto de 29 de enero de 1898, deberá Ud. efectuar un trabajo estadístico en las Aduanas de Uyuni y Oruro para ver si se conforman las utilidades de la línea en la sección garantizada, con el tantos % respectivo, haciendo deducciones, comparaciones, cálculos sobre gastos de explotación, que no deben pasar del 52 % sobre el rendimiento bruto, según datos proporcionados por el Inspector Fiscal señor Lora en el quinquenió de 1898—1902.

Conceptúo además, que este trabajo depende sólo de un minucioso examen efectuado especialmente en la Aduana de Oruro en vista de los cuadros de importaciones y exportaciones allí existentes.

Dios guarde á Ud.

Aníbal Capriles.

Se anuncia la remisión de datos relativos al tráfico de la línea.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 21 de febrero de 1906.

Al H. Diputado por la Provincia de Lípez, señor Alberto Diez de Medina L.

Presente.

Señor:

Me es grato corresponder á su atenta comunicación del día de ayer que pone en mis manos la solicitud del alto comercio de la ciudad de Potosí, referente á las facilidades, rebaja de fletes y condiciones de seguridad que justamente demanda la Empresa del ferrocarril de Antofagasta, encareciendo al Ministerio de mi cargo, haga las gestiones conducentes á modificar, el actual sistema de trasportes en la sección boliviana.

En respuesta, tengo el agrado de informar á Ud. que con anterioridad y en repetidas ocasiones se han impartido las órdenes respectivas al señor Inspector fiscal del ferrocarril, sin perjuicio de haberse ya iniciado gestiones al respecto con el Gerente de la Compañía y su abogado que estuvo en esta ciudad hace pocos días.

Ofreciendo á Ud. proporcionarle los informes referentes al resultado que se obtenga, en vista de la nueva incitativa que el Inspector Fiscal volverá á hacer por orden de este Ministerio, soy del señor Diputado por Lípez, atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se insinúa por el comercio de Sucre la cancelación del lanchaje en Antofagasta.

MINISTERIO DE GNBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 2 de marzo de 1906.

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Presente

Señor:

El H. Diputado por la Capital señor don Luis de Argandoña se ha dirigido al Ministerio de mi cargo para poner en su conocimiento

la solicitud de la Junta de Comercio de aquélla, referente á las facilidades que demanda el Sud en el tráfico por la línea de Antofagasta y el despacho aduanero de esa región. Por ella me cumple trascribir á continuación la parte pertinente al Ministerio de su digno cargo.

"Señor.—La Junta de Comercio de esta Capital, en su reunión celebrada en 5 del mes que termina, tomó como acuerdo, el detalle de los puntos que á continuación se trascribe, teniendo para ello en consideración, la situación tirante que se mantiene contra las corrientes comerciales del país, reagravada desde poco tiempo á esta parte, con varios impuestos, trabas, monopolios, y exacciones que se hacen cada día más irritantes, siendo además contrarios á los principios económicos tendentes siempre á procurar toda protección en favor de la industria y del comercio.—Pero, lejos de que los poderes constituidos se preocupen en ese sentido, parece, y con sentimiento lo expresamos, que amparan y toleran con su indiferencia á que el mal se acentúe, hasta el destallecimiento ó casi la extinción del comercio del Sud en nuestro país.—Estos puntos que fueron trasmitidos á los representantes del comercio de la ciudad de Potosí, quienes lo aceptaron en su totalidad, gestionando en el mismo sentido que lo hacemos ahora son los siguientes ..... 3º Insinuación para que el Supremo Gobierno, por medio de la Cancillería de Chile, procure obtener la cancelación del monopolio de lanchaje en el puerto de Antofagasta con cuya libertad, el comercio quedaría beneficiado.....

Haciendo uso del derecho de petición que nos acuerda la carta, nos dirigimos á Ud. señor Representante Nacional para que en su carácter se sirva dirigirse al Supremo Gobierno de la Nación solicitando explicaciones y resolución sobre aquellos puntos que son de vital importancia y comprometen los intereses generales del país. Agradecidos por la benevola cooperación que en esta forma se digne prestarnos nos suscribimos de Ud. respetuosos y atentos seguros servidores. —Néstor Villa—Urriolagoytia y Cª—Moerch, Díaz y Cª—Julio Arana. —Antonio Cosulich. —Morales y Bertram.—A. Bachrere.—p. p. Guth y Cª—A Bachrere, Juan M. y Alba."

Aprovecho de la oportunidad para reiterar á Ud. las seguridades de mi consideración distinguida.

Aníbal Capriles.

Se anuncia que se atenderá al tráfico comercial prestándole las facilidades que demande.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 3 de marzo de 1906.

Al H. Diputado por la Capital, señor Luis de Argandoña.

Sucre.

Señor:

En respuesta á la atenta comunicación de fecha 24 del mes próximo pasado, me es grato acusarle recibo de la solicitud que la Junta de Comercio de esa Capital, por el digno órgano de Ud.. eleva á la consideración del Ministerio de mi cargo, á efecto de que se impartan las órdenes respectivas y se tomen las medidas conducentes á facilitar el tráfico comercial por el ferrocarril de Antofagasta y el despacho aduanero en las oficinas fiscales del tránsito, habiendo recibido también esta Secretaría de Estado, de parte del H. Diputado por López, una solicitud análoga del alto comercio de la ciudad de Potosí.

Deferente á esa insinuación me he dirigido á mis respetables colegas en los Despachos de Relaciones Exteriores y Culto y de Hacienda é Industria, trascribiéndoles los puntos de la mencionada solicitud que son de exclusiva incumbencia de sus respectivas carteras, reservándome el placer de atender la parte que corresponde al Ministerio de mi cargo é informar á la Junta de Comercio, por intermedio del H. Representante por la Capital, respecto de la atención decidida con que el Supremo Gobierno ha velado hasta hoy los intereses del comercio del Sud y Céntro de la República en la línea férrea de Antofagasta.

En esa virtud se ha dirigido en repetidas ocasiones al señor Inspector Fiscal del Ferrocarril, impartiéndole órdenes terminantes sobre las condiciones de seguridad en el transporte, disminución de fletes, aumento de material rodante, etc., y hoy tiene conocimiento de que las gestiones del mencionado funcionario han sido tomadas en cuenta por la Empresa, la cual comunicó ya á este Ministerio el próximo arribo de máquinas y bodegas que le permitirán el mejor servicio. Por otra parte se han iniciado al respecto gestiones directas con el Gerente de la Compañía y su abogado que estuvo en esta ciudad en el mes de enero próximo pasado.

Ofreciendo á Ud. poner en su conocimiento las gestiones que se hicieron posteriormente, me es honroso suscribirme de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se reiteran órdenes para la inspección de las condiciones del tráfico.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 7 de marzo de 1906.

Al señor Inspector Fiscal del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Señor:

Tengo el agrado de referirme á su atenta comunicación de fecha 3 del actual, por la que se ha servido Ud. salvar los puntos de infor-

mación de la solicitud del Comercio de Potosí elevada al Ministerio de mi cargo por intermedio del H. Diputado por Lípez.

En respuesta, me cabe manifestarle que habiendo tomado especial nota de cuanto es de incumbencia de esta Secretaría de Estado, espero que en el viaje que resolvió Ud. efectuar el día lúnes 5 del actual, podrá Ud. inspeccionar debidamente las condisciones de trasporte para proporcionarme informaciones más recientes. En cuanto al monopolio del lanchage en el Puerto de Antofagasta, que asegura Ud. ejercía el señor Daniel Espejo, por contrato con el Gobierno de Chile, el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, me comunica la no existencia de tal privilegio, según informes oficiales que ha recibido.

Esperando que en su nuevo viaje de inspección se sirva Ud. adquirir nuevos datos á este respecto, me suscribo su atento servidor.

Aníbal Capriles.

Ferrocarril de Potosí á Uyuni

Se concede un nuevo plazo á "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway C°" para que presente los planos del Ferrocarril Uyuni-Potosí.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 28 de marzo de 1906.

Vista la anterior exposición de "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Ld.", representada por el señor H. M. Hoskins, que, en observancia de la cláusula 3ª de la Resolución Suprema de 3 de agosto del año próximo pasado, comunica con fecha 31 de enero último, la terminación de los estudios de la línea férrea proyectada entre Uyuni y Potosí, practicados por dicha Compañía en virtud de la Resolución referida.

Considerando:

Que la simple afirmación contenida en el memorial que antecede no prueba que "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Ld." ha cumplido la obligación contraida con el Supremo Gobierno de practicar los estudios del ferrocarril proyectado entre las ciudades de Uyuni y Potosí y terminarlos hasta el 31 de enero del corriente año; que esa prueba sólo puede establecerse mediante la exhibición de los planos, presupuestos, cálculos y demás detalles que acrediten haberse practicado y terminado dichos estudios; que la no exhibición de esos documentos no obstante de haber sobrepasado con cincuenta y seis días el término señalado para la conclusión de los estudios, ni expresado tampoco "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway

Company Ltd." si tomará ó no por su cuenta el trabajo de dicho ferrocarril en las condiciones expresadas y previamente convenidas de la propuesta de 20 de julio de 1905 y Suprema Resolución de 3 de agosto del mismo año, protocolizadas á mayor abundamiento y al objeto de ratificar las obligaciones recíprocamente contraidas entre el Poder Público de Bolivia y "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Ltd." en la escritura pública de 22 de agosto de dicho año, otorgada ante el el señor Notario de Hacienda, establece un hecho contrario á la desnuda afirmación contenida en el presente memorial, *se resuelve:* notifíquese á la Compañía proponente por medio de su apoderado Hugh T. A. Warren especialmente constituido para las gestiones referentes al estudio del ferrocarril de Uyuni á Potosí, según consta del poder notariado otorgado en Antofagasta en 20 de julio de 1905, por ante el Notario, abogado, don Carlos Lautaro Sayago; que en el termino de treinta días de la fecha, que por equidad se concede, manifieste si toma ó nó por su cuenta y bajo las condiciones de antemano estipuladas, la construcción del mencionado ferrocarril de Uyuni á Potosí, cuyos planos, presupuestos, cálculos y otros detalles debió presentar conforme á los estudios que se obligó á practicar.

Regístrese.

MONTES

Aníbal Capriles.

Se declara sin efecto la concesion otorgada á "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº" para la construcción del Ferrocarril Uyuni-Potosí.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 5 de mayo de 1906.

Vistos el informe del señor Oficial Mayor del Despacho de Fomento, por el cual consta que, practicada legalmente la notificación ordenada en la Suprema Resolución de 28 de marzo último, no se ha cumplido por "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited", la obligación contraida mediante la propuesta aceptada en 3 de agosto de 1905 y consiguiente escritura pública suscrita en 22 de agosto del mismo año y considerando: que la propuesta de "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited", aceptada mediante la Suprema Resolución de 3 de agosto de 1905 y protocolizada con carácter de contrato público en el registro del No-

tario de Gobierno y Hacienda, según consta de la escritura otorgada en 22 de agosto del mismo año, tuvo el doble objeto de practicar los estudios de una línea férrea entre las ciudades de Uyuni y Potosí y de que "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." exprese si construría ó no por su cuenta dicho ferrocarril: que á fin de precisar los términos de lo acordado, se convino en que los estudios de la mencionada línea férrea estarían terminados el 31 de enero del corriente año, y que, para el caso de decidirse "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." á construir el ferrocarril, se haría esa obra con la única y especial garantía estipulada en el tratado de Paz y Amistad suscrito el 20 de octubre de 1904 entre los Gobiernos de Bolivia y Chile; que con tales antecedentes el Supremo Gobierno ordenó que la Dirección General de estudios de Ferrocarriles de la República retire el Cuerpo de Ingenieros que se halla en Uyuni para empezar el estudio técnico del mismo ferrocarril por cuenta del Gobierno; que al vencimiento del término acordado por la Suprema Resolución de 3 de agosto de 1905, no se han presentado los estudios, ni se ha expresado nada respecto de que "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." tomará ó nó por su cuenta la construcción del ferrocarril; que, con motivo de esa falta, se dictó la Suprema Resolución de 28 de marzo del corriente año, dando, por equidad, un nuevo plazo de 30 días para la presentación de los estudios, así como para que, según lo convenido, "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." manifestara si hace ó nó la construcción en los términos de su propuesta aceptada por la indicada Resolucion de 3 de agosto de 1905; que, vencido este nuevo plazo, tampoco se han presentado los estudios del ferrocarril ni se ha expresado decisión alguna en cuanto á su construcción; que lo expuesto en los anteriores considerandos, evidencia la falta de cumplimiento de las obligaciones que contrajo "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld.", según la escritura pública de 22 de agosto de 1905, circunstancia que releva de las suyas al Poder Público de la Nación; que estando entre estas obligaciones la de abonar por los estudios £ 3,200.00 en el caso de que "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." se decidiese á la construcción del ferrocarril ha desaparecido de parte del Gobierno Nacional la referente á tal abono desde que no existe la causa que debía motivarlo ó sea los estudios que debieron practicarse, llevarse á término y presentarse hasta el 31 de enero del año en curso; que á no mediar la propuesta de "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." habrían yá estado concluidos los estudios del mencionado ferrocarril de Uyuni á Potosí, por cuenta del Gobierno, una vez que ellos sólo se suspendieron por deferir á la propuesta cuyo incumplimiento irroga perjuicios positivos al país; que el silencio de "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Cº Ld." respecto de la construcción de la citada línea férrea, importa una renuncia implícita de dicha construcción, dejando al Gobierno de Bolivia—que no puede quedar indefinidamente dependiente de esa asociación—en libertad de conceder á otra persona ó sociedad, *se resuelve:* queda sin efecto, en todas sus partes, la Suprema Resolución de 3 de Agosto de 1905 y, por consiguiente, sin valor alguno la convención suscrita en 22 de

agosto del mismo año, recobrando el Gobierno la potestad de hacer estudiar y construir por su cuenta ó por la de otros empresarios el referido ferrocarril de Uyuni á Potosí.

Regístrese y hágase saber á "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited" por medio de su apoderado especial don Hugh T. A. Warren.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Camino de Buena Vista al Ichilo

Se toma nota del resultado satisfactorio de la expedición España.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.— La Paz, 6 de diciembre de 1905.

Al señor Prefecto del Departamento de Santa Cruz.

Señor:

Me es satisfactorio referirme á su atento oficio de fecha 16 de noviembre último, en el que se sirve Ud. trascribir la comunicación que le ha dirigido el señor A. España, Ingeniero Jefe de la comisión exploradora del camino al rio Ichilo, informándole acerca de los resultados obtenidos en su cometido.

Este Ministerio aprueba las órdenes de Ud. impartidas con aquel objeto, y se complace porque la expedición España-Perlá, haya encontrado la confluencia del rio Ichilo con el Mamorecillo.

Hechos los reconocimientos y estudios del camino hacia el norte, conceptúo indispensable que la citada Comisión exploradora se dirija al Sud en busca de la ruta más corta y conveniente del Chimoré á Vallegrande y Totora.

La importancia de dichos estudios, no escapan á la penetración de Ud. por lo que no me detengo á encarecérlos; espero sí que, para formar concepto cabal de aquéllos se sirva Ud. remitir los informes y planos sobre el particular.

Soy de Ud. atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles

Camino de Buena Vista al Ichilo

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA

COMISIÓN TÉCNICA DE ESTUDIO DEL CAMINO DE BUENA VISTA AL RIO ICHILO.

Señor Prefecto:

En cumplimiento de la misión que me fué confiada en fecha 3 de julio de 1905, como Jefe de la Comisión, paso á informar á Ud. del resultado obtenido en los trabajos.

Habiendo comprendido desde el primer momento, que el gran interés que el Supremo Gobierno tenía al llevar á cabo una obra de esta naturaleza, era la apertura de una vía de comunicación, más rápida, cómoda y libre de obstáculos que las demás conocidas y que á la vez que unía este Departamento, con los del Beni y Cochabamba, lo pusiera también en comunicación con el exterior por medio del ferrocarril Madera-Mamoré, en caso de construirse, asegurando el porvenir de esta región y facilitando el intercambio de sus productos.

Comprendí así mismo, que el punto principal ú objetivo del trabajo debía ser la navegabilidad ó nó, del "Río Ichilo", por cuyo motivo, dediqué á él toda mi atención dejando librado el estudio del camino, al resultado positivo ó negativo que diera la exploración de dicho río.

Esta creencia sirvió de base al suscrito para desarrollar su plan de trabajo, subdividiéndole en varias secciones.

Organización de la Comisión.

Quedó compuesta en la forma siguiente: •

Ingeniero Jefe: señor Alberto V. España,

Adjunto: señor Angel Perlá.

Ayudante Capataz: señor Ricardo Cabruja. cinco mozos contratados en ésta y el resto de peones á contratar en los pueblos de Buena Vista y San Carlos.

Recibida que fué el 12 de agosto, la primera remesa de fondos, procedióse con la mayor actividad posible, á la compra de efectos,

útiles, herramientas y parte de los víveres que se requerían, recibiendo á la vez, los ocho rifles cedidos por la Prefectura del Departamento.

Después de despachar los carretones y récua, que conducía carga y equipaje, el 17 á las 12 p. m. partió la Comisión para Buena Vista, siguiendo el camino real y el 19 á las 10 a. m. llegó á dicho pueblo.

Respecto á este camino y como complemento de mis estudios haré una pequeña reseña de él y propondré su rectificación de urgente necesidad, en la sección correspondiente.

Presentada que fué la recomendación oficial al Corregidor, se puso á nuestro servicio que utilizamos desde luego, principiando sin pérdida de tiempo, al reclutamiento de peones y compra del resto de víveres. Dejo para la sección correspondiente las apreciaciones, juicios y opiniones que durante mi estadía en dicho pueblo surgieron y que entorpecieron en algún tanto, la organización de la Comisión de Estudio.

Completo el personal y abastecimiento de víveres, procedí, á los preparativos de viaje, trasladándolo todo al Cussi, establecimiento del señor Angel Ibáñez, de donde parte la senda que el señor Perlá se había comprometido, ante el Supremo Gobierno, poner á disposición de la Comisión de Estudio que aquél nombrase y por la que resolví llegar al río Ichilo, abreviando en lo posible tiempo y trabajo, á la vez que le reconocía y estudiaba.

Dejé como apoderado de la Comisión en Buena Vista al señor Ibáñez ya mencionado, para que recibiera los fondos que la Prefectura debía remesar, así como también, hacer compras y atender los pedidos que se le encomendaran. Contraté con él la remisión de víveres en fechas determinadas.

El día 29 á las 8 a. m. salí, con parte del personal, en dirección al Cussi, por San Carlos, siguiendo siempre el camino real.

De Buena Vista al Alto Ichilo.

Buena Vista situado sobre una colina á 745 metros sobre el nivel del mar, á los 17° 40' 6" de L. S. y 20° 48' 15" S, O. del meridiano de Greenvich, se halla al NNO. de Santa Cruz, de la que dista 95 kilómetros y al E. del vértice del ángulo que describe la gran Cordillera, de la que dista de 30 á 35 kilómetros; su población asciende á unos mil habitantes, su clima es benigno.

Su plaza, grande y espaciosa, puede decirse que es la única parte plana del pueblo, pues desde sus mismas inmediaciones principia el terreno á descender hacia todos los lados, con más ó menos pendiente, formando quebradas que derraman sus aguas cristalinas, frescas y muy potables, á los ríos inmediatos Surutú, Palacitos y Guartú al NNO. y SO. respectivamente y Dolores al E.

Su población se dedica, en su mayor parte, á la agricultura y cría de ganado, aprovechando sus ricos y fértiles montes y sus colinas y llanos abundantes de buenos pastos.

Aunque no de una manera formal y en cantidad que pueda significarse como industria, algunos de sus habitantes y los aborígenes se dedican al tejido de los sombreros de *jipi-japa*, cuya palma es muy abundante en las inmediaciones del río "Yacapaní".

Organizado este trabajo en otra forma y estableciendo buenos talleres, llegarán, no hay duda, á una verdadera fuente de riqueza.

Tiene, en sus alrededores, bastantes y grandes establecimientos, que producen, en grande y abundante escala y de inmejorable calidad, caña de azúcar, café, cacao y mandioca ó yuca, y aún en mayor escala arroz y maiz, pudiéndose decir y con razón, que es el verdadero granero de Santa Cruz.

Según la última estadística y en sus diferentes estancias, existen como unas seis mil cabezas de ganado vacuno y unas dos mil de caballar y mular.

Por su posición especial admira, al observar de cualquiera de sus calles, los hermosos panoramas que se presentan á la vista. En una palabra, es pueblo digno de mejor suerte.

De aquí siguiendo hacia el NNO., va el camino sobre una cadena de colinas que, descendiendo en dicha dirección, lo hacen un tanto quebrado, hasta llegar á los chacos del "Fraile", donde el terreno tiene una marcada declinación hacia el E., formando, según datos, algunos curiches y pantanos que componen las cabeceras del río Palometas y cuyo curso, en esta parte es al NE.

Distancia entre Buena Vista y los chacos del "Fraile": 5 kilómetros 300 metros.

De aquí sigue el camino unos tres kilómetros de terreno llano y de buenos pastos, llamado el "Potrero", hasta llegar á San Carlos; vuelve á ascender, por una baja colina, distando el último pueblo del de Buena Vista 11 kilómetros y 700 metros con un rumbo más ó menos recto, igual al anteriormente dicho.

La situación de este segundo pueblo es exactamente igual á la de Buena Vista, su plaza menos espaciosa que la de aquélla, también es el único plano que hay, pues el terreno de sus alrrededores desciende hasta perderse al N. en una extensa llanura con algunas islas de bosque propias para la cría de ganado por sus ricos y abundantes pastos; al O., hasta las márgenes del río "Yacapaní", siendo el terreno, á medida que se aproxima al río, más bajo y pantanoso; sucediendo lo mismo hacia el E. hasta encontrar el río Palometas. La población ascenderá á unos 400 habitantes, su clima es igual que el del antes dicho pueblo, así como sus producciones y ganadería, aunque en menor escala.

El 30 á las 7 a. m. salimos con dirección al Sussi, llegando á á las 4 p. m.. La distancia que media, entre dicho último pueblo y el mencionado establecimiento, es de 5 kilómetros y en dirección al SO.

Después de los preparativos de viaje, empaque de carga, repartición de ella por viajes, entrega de herramienta, armamento, despacho de correspondencia, etc., el día 31 de agosto á las 8 a. m. despaché al Adjunto señor Perlá, entregándole 7 hombres de la Comisión, con víveres suficientes para 10 días, con los cuales limpiara la senda

que como suya debía poner á disposición de la Comisión, recomendándole el buen trato á los mozos que le acompañaban, y que en caso que no le alcanzara antes de llegar al Ichilo se detuviera sobre la márgen de él.

A fin de darle más lugar, resolví salir dos días después, efectuándolo el día 2 de septiembre á las 8 a. m. siguiendo siempre la senda que él iba limpiando, ó tras las señales que se viera obligado á dejarme.

Desde el Cussi, al río Palacitos, hay una distancia de 1 kilómetro rumbo NO.

El río Palacitos tiene una anchura de 12 á 15 metros y una profundidad mínima de 20 centímetros y máxima de 5 metros, de pendiente muy pronunciada; sus márgenes son inundadizas por los rebalses en los turbiones.

Con rumbo O. y á distancia de 1 kilómetro se encuentra el río "Surutú", este río que corre E.S.E. á O.N.O. tiene una anchura de 80 metros, una profundidad mínima en sus aguas de 50 centímetros y máxima de 6 metros, con bastante pendiente, formando grandes playones; sus márgenes son bajas y deleznables é inundadizas en los grandes turbiones, alcanzando en muchos lugares las aguas de sus rebalses, hasta una extensión de 2 ó 3 kilómetros de su ribera.

La senda desde este punto hasta la confluencia del río Yapacaní, distante 6 kilómetros, va playeando el río sin salir para nada de su cauce, teniendo que vadearle por 3 veces, haciéndose con este motivo, la marcha sumamente penosa y dificultuosa, siéndolo mucho más, para las recuas que nos siguen.

El río "Yapacaní", cuyo curso es hasta la confluencia con el Surutú de S. á N., desciende y cruza las últimas ramificaciones de la gran Cordillera, formando algunos brazos y contínuas rompientes, desde cuyo punto, ya corre por la planicie. Su anchura es de unos 80 á 100 metros, la profundidad de sus aguas 90 centímetros mínimum y de 8 metros máximum, sus márgenes altas y firmes y su lecho pedregoso. Sobre la márgen derecha y á distancia de 2 kilómetros de su confluencia con el "Surutú" se halla la célebre peña de Majeños, lugar que ocupaban, según versiones, en otra época las tribus de aquel nombre.

La senda continúa por los playones remontando 4 kilómetros del "Yapacaní" y uno, de su brazo llamado "Itiii", márgen izquierda, desde cuyo punto principia el bosque, habiendo tenido necesidad, antes, de vadear cuatro veces sus aguas, en distintos puntos.

Desde esta margen con rumbo más ó menos recto hacia el ONO., sigue la senda faldeando la última estribación que se destaca de la gran Cordillera por un terreno más ó menos ondulado y cortado por un sinnúmero de arroyos y quebradas, algunas de ellas pantanosas, que llevan sus aguas al N., recorriendo una distancia de 14 kilómetros hasta encontrar el río Ibabo ó Chore. Todo este trayecto es un bosque más ó menos frondoso, sin ninguna clase de pasto. Algunas de las dichas quebradas hubo necesidad de calzar y puentear para el paso de las recuas.

El río Ibabo ó Chore desciende del S., su anchura es de unos 30 á 35 metros, la profundidad de sus aguas, es de 25 centímetros mínimum y 4 metros máximo, corriente rápida, su lecho varía entre arenoso y pedregoso, con grandes palizadas en sus contínuos tornos ó curvas, acarreadas por los grandes turbiones á que está sujeto, sus márgenes son altas y de terreno firme, encontrándose en algunos de sus tornos lo que vulgarmente llaman *bañados* con manchas de pastos.

Del anterior río "Víbora" distante 7 kilómetros y con rumbo O., el terreno resulta mas ondulado, con mayores pendientes y en sentido ascendente, cruzado también por arroyos y quebradas, que descienden de la cadena de cerros que va faldeando siempre hacia el NO., habiéndonos visto precisados á calzar y puentear algunas de ellas. El aspecto del terreno no varía, bosque y sin pastos.

A distancia de 3 ½ kilómetros del Ibabo ó Chore se encuentra el punto de empalme de las sendas abiertas por los señores Parada y Morales y Perlá. La de los primeros lleva el rumbo NNO., y la del segundo es la que seguimos con rumbo ya indicado O.

El río Víbora desciende como el anterior del S., su curso como su nombre lo indica es sumamente tortuoso, su anchura de 20 á 25 metros, la profundidad mínima del agua, es de 25 centímetros y su máximo 5 metros, sus márgenes altas y firmes, corriente rápida, como todos los ríos de cada región sujetos á grandes turbiones, su cauce está obstruido por crecida cantidad de palizada; su leche varía entre arenoso y pedregoso y en sus riberas hay algunos pequeños bañados con pasto.

Desde este río hasta el brazo oriental del río Ichilo recorre la senda una distancia de 18 kilómetros con rumbo ONO., el terreno se hace cada vez más escabroso y quebrado, pues va ascendiendo hacia el O. hasta llegar á unos 14 kilómetros después de la Víbora, donde se traspone la cadena de cerros que venía faldeando, para de ahí, descender por pendientes muy pronunciadas, hasta llegar al mencionado brazo del Ichilo. En todo este trayecto como en los anteriores, continúa el terreno cruzando por una infinidad de arroyos y quebradas más ó menos importantes, que nos vimos obligados á calzar y puentear, algunas de ellas, salvando así un tanto la muy difícil para el tránsito de las recuas. Las aguas de las vertientes que se encuentran de la Víbora hasta la cumbre de los cerros que se trasponen corre al N. y las de este punto al brazo del río Ichilo, van al SO. desaguando en el río Moile, afluente del brazo del dicho Ichilo, en su márgen derecha y á distancia de unos 200 metros al S. de donde desemboca la senda al lugar llamado el "Chocolatal". En todo este último trayecto no se hallan pastos, por continuar siempre el bosque. Los incidentes ocurridos durante el viaje, así como algunos juicios y opiniones sobre él, serán detallados más adelante, en la sección correspondiente.

Alto Ichilo.

El río Ichilo, según datos, tiene su nacimiento en las inmediaciones del Mairana y Pampa Grande, Provincia de Valle Grande. Des-

pués de cruzar con distintos rumbos la Gran Cordillera, sale de ésta en el lugar llamado Cajón al O. de Buena Vista y á una distancia de 80 kilómetros. Divídese más al N. en dos brazos (el occidental que subdivide más tarde en dos, no ha sido explorado por esta Comisión) el oriental, desde la bifurcación hasta la confluencia con el rio Moile donde cae de lleno ya en la planicie, distante unos 30 ó 35 kilómetros y una dirección más ó menos al N. cruza las tres ó cuatro estubaciones que se desprenden de la Gran Cordillera de E. á O. sobre un lecho unas veces arenoso y otras pedregoso formando algunas rompientes.

Desde la confluencia con el Moile hasta nuestro primer campamento llamado Bella Vista, tiende su curso siempre al NNO. salvo algunas curvas más ó menos pronunciadas; su anchura en este trayecto, es de 250 á 300 metros, la profundidad mínima del agua, es de 80 centímetros y su máxima de seis (6) metros: formando grandes playones y algunos pequeños bañados, con pasto en sus riberas; su lecho en partes arenoso y en otras pedregoso, forman en algunos sitios verdaderas rompientes, su corriente bastante pronunciada: su margen izquierda es alta y el terreno firme y la derecha más baja y en parte inundadiza por los rebalses en los turbiones.

Del primer campamento al 2º llamado "Anita", 1 kilómetro más abajo de la junta del último brazo, sigue el río siempre en dirección NNO. hasta las juntas del llamado brazo seco que á su vez forma el brazo oriental distante de Bella Vista unos 5 kilómetros y de ahí al mencionado campamento "Anita" tiende completamente y de improviso al O. Su anchura que vá disminuyendo alcanza 200 metros, su profundidad, lecho y corriente sigue igualmente, así como también se hallan algunas rompientes; la margen izquierda siempre alta, por desprenderse hasta ella algunas cuchillas de la Serranía y la derecha sigue baja é inundadiza, en algunos trechos.

Desde el 2º campamento al 3º llamado doble, el río, ya á 1 kilómetro arriba ha juntado todos sus brazos, describe grandes curvas, tomando de nuevo la dirección NNO., su anchura que desde las juntas tiene 200 metros á medida que se acerca hacia el campamento doble y á distancia de 1 kilómetro de él, se reduce á 60 metros, formando una angostura, la profundidad mínima de sus aguas es de 80 centímetros aumentando hasta 1.60 metros, en las cercanías del último citado campamento y la máxima 6 metros, su lecho arenoso formando verdaderos playones, y bañados con pasto corriente menos sensible y desde las juntas del último brazo principian á hallarse las primeras palizadas; su margen derecha sigue siempre baja subiendo algún tanto, en las proximidades del campamento último, la izquierda continúa alta y firme.

Del campamento doble á las juntas del río Mamorecillo, sigue el Ichilo con igual dirección NNO.; á la distancia de unos 2 ½ kilómetros vuelve á ensanchar su cauce, llegando en las juntas á ser de 160 metros; pasada la angostura citada, el río vuelve á disminuir en profundidad que fluctúa entre 1 metro y 1.40, si bien en algunas curvas aumenta, su máximum igualmente de 6 metros, lecho arenoso, y á la distancia de 2 ½ kilómetros, donde empieza á ensanchar, deja en

descubierto un banco de piedra, tapado en parte por arena, que forma una pequeña rompiente, hallándose desde este punto hasta la confluencia con el Mamorecillo, algunos bancos de arena con grandes palizadas, sus márgenes como en los anteriores trayectos; elevándose un poco la derecha, al llegar cerca la repetida confluencia.

Como á medio kilómetro más abajo del referido banco y sobre la margen derecha sale la senda trazada por los comisionados del doctor señor Casiano Gutiérrez.

La senda abierta por la Comisión, siguiendo el curso del río, por su margen derecha, es de 35 kilómetros, hasta el campamento doble y desde éste, á la confluencia del Mamorecillo, por la margen izquierda de 20 kilómetros. Además se han abierto como sendas de reconocimiento sobre la margen derecha una de 7 ½ kilómetros, desde el campamento "Anita", con rumbo NE., otra de 7 ½ kilómetros desde el campamento de las juntas del Mamorecillo, otra desde este campamento remontando el río Ichilo por su margen derecha, hasta encontrar la senda del señor C. Gutiérrez, más otras á pequeñas distancias.

La zona de terreno comprendida entre el campamento número 2 y el último descrito y al NE. y E. del río Ichilo, es baja y pantanosa hasta donde han alcanzado nuestras sendas de reconocimiento, no dando lugar á camino, está formada sin duda por el brazo cegado que encontré á 1 kilómetro del campamento número 2 aludido y á los rebalses del río.

En el reconocimiento que llevé á cabo de la senda del doctor C. Gutiérrez, según comisión librada por la Prefectura del Departamento, en una extensión de 8 kilómetros, hallé que atraviesa los curiches y cañadas pantanosas que forman la región baja de que hablé anteriormente, quedando demostrado con ésto, que sus comisionados le suministraron datos falsos, puesto que en su propuesta, dice no tener obstáculo de ninguna clase, entre el Yapacani y el Ichilo.

Asimismo, la ruta seguida por nuestro adjunto señor Perlá, en sus exploraciones anteriores, desde el punto llamado el Chocolatal, hasta las juntas del tercer brazo del Ichilo, toda ella vá playando el río, no pudiendo por lo tanto ser admitida como senda, puesto que no lo es.

El estudio del río, desde las juntas de su último brazo hasta el Mamorecillo, se ha hecho por agua en la canoa construida en el campamento "Anita".

Los afluentes del alto Ichilo son los mencionados Moile y Mamorecillo, en la margen derecha algunas quebradas y cañadas que sirven de desagüe á la zona pantanosa que anteriormente cité y en la margen izquierda, además de algunas quebradas también los dos brazos del Ichilo, el Dorado y el Yarame, de poca importancia.

En toda esta sección no se han encontrado pobladores si bien existe un chaco en la confluencia del Yarame, margen izquierda y algunas sendas y picadas viejas en la margen derecha.

Río Mamorecillo.

Explorado este río en una extensión de 18 kilómetros, encontré las dos primeras curvas ó tornos, con un caudal de agua y anchura que me hizo suponer en un todo igual al Ichilo, pero más adelante y á medida que lo remontaba, su profundidad y anchura fué disminuyendo y su corriente aumentando, encontrando las primeras rompientes formadas de bancos de piedra rodada, teniendo la última de ellas, un desnivel de 40 centímetros; vista la imposibilidad de su navegación, crucé por tierra al Ichilo y al Campamento Doble, su curso en el trayecto recorrido, salvo las curvas que describe, es de S. á N. con inclinación desde la última rompiente descubierta hacia el SO. Viene faldeando la gran cuchilla que desciende de la cordillera y termina en la confluencia formando las cuencas de ambos ríos. Sus márgenes son altas y el terreno muy firme.

Tampoco encontramos pobladores pero sí un chaco abandonado á 1 kilómetro de la confluencia en la margen derecha. En todo lo que de él hemos recorrido no tiene afluentes de importancia y sí solamente algunas quebradas.

Bajo Ichilo.

Desde la confluencia del Mamorecillo hasta la del Chimoré (en su margen izquierda) el río describe grandes curbas con tendencias siempre al NO. y repelido continuamente por las cuchillas que descienden de la Gran Cordillera. Su anchura máxima es de 250 metros y su mínima de 150, en algunas angosturas que forma. Su profundidad que desde la confluencia con el Momorecillo y después de los grandes bancos de arena y palizada que forman ambos ríos principia por ser de 150 metros y vá aumentando hasta cinco en el puerto señalado y de allí, en aumento siempre llega hasta 12, como mínimum en la confluencia con el Chimoré, subiendo en los grandes aluviones, 10 metros más, en toda su extensión.

Sus márgenes según las cuchillas de terreno que atraviesa son de 11 metros como mínimum, alcanzando en algunos puntos hasta 15 y en las proximidades al río Chimoré forma algunos bajíos pantanosos é inundadizos; la corriente mínima, es de una milla por hora y tres cuartos su máxima, pudiendo aumentar en los grandes turbiones hasta 2 y 2 ¼ millas. Su lecho es arenoso, formando grandes playones y un gran número de curvas, forma brazos, unos navegables otros no y algunos cegados por bancos de arena y grandes cantidades de palizada.

Sus afluentes principales á más de un sinnúmero de quebradas y arroyos de poca importancia, son por la margen derecha el río "Víbora" y por la margen izquierda el "Chichobé", de 80 metros de anchura, profundidad 160 metros mínimum y 10 en época de aluviones tienen sus aguas; su lecho es pedregoso y con enormes palizadas. Su corriente rápida y su curso muy tortuoso, de curvas de

pequeño radio, sus márgenes altas y firmes. En todo lo recorrido no se hallaron pobladores.

El Iruste Sexta, este río en la confluencia con el Ichilo tiene una anchura de 250 metros, una profundidad mínima de 20 metros, alcanzando sus aguas en la época de aluviones á una altura de 10 metros más. Su corriente es mucho mayor que la del Ichilo hasta el extremo de que sus aguas detienen las de aquél, su lecho pedregoso y con grande palizada, sus márgenes altas y firmes, su curso también tortuoso, notándose que á medida que se remonta va disminuyendo su anchura.

El "Ivigarsarsuma" de anchura de 60 metros, la profundidad mínima de aguas 15 metros en la confluencia y subiendo 10 metros más en tiempo de aluviones. Su lecho arenoso y pedregoso, con grandes palizadas, sus barrancas altas y firmes, su curso muy tortuoso, disminuyendo en anchura á medida que se remonta, su corriente bastante pronunciada.

Estos tres afluentes mencionados que no aparecen en ninguna carta geográfica descienden de ONO. de la Gran Cordillera, haciendo esto suponer que á cierta distancia de la confluencia formen grandes rompientes y por lo tanto no puedan navegarse.

He conservado los nombres con que son conocidos por los yuracarés únicos pobladores de la gran extensa región de O. y NO. del Ichilo.

Esto mismo hemos visto al remontar el Mamorecillo mismo, nos informa el yuracarés Simón Bolívar, que nos acompañó como práctico, sucede en el Chimoré que en épocas de seca como la que atravesamos, se les hacía dificultoso llegar hasta el río de la Jota por el poco fondo, las muchas rompientes y palizada que obstruyen el paso.

En el reconocimiento y estudio de esta parte del río se ha empleado el mayor cuidado y atención, habiendo efectuado su trayecto en canoa desde las juntas del Mamorecillo y desde este punto también por tierra y por la margen derecha, hasta el lugar señalado para puerto, más algunas pequeñas sendas de reconocimiento.

A nuestro regreso del Chimoré fijé como campamento y punto de arranque de la senda de salida las juntas del río Víbora, á efecto de estudiar este afluente, hasta entonces desconocido, y aprovechar lo alto del terreno para el trazo definitivo del camino.

Las palizadas que en parte obstruyen el canal del río, si bien se ha hecho la observación de que todas ellas han sido acarreadas en épocas muy lejanas, pues entre ellas no se halla palo de ninguna clase que demuestre haber sido transportada en estos 10 últimos años y con la particularidad mas, de ser toda madera blanda y en su casi totalidad variedades de palma, será necesario limpiar el río de estos obstáculos, garantizando la navegación, para cuyo trabajo deberá invertirse la suma de 6,000 Bs., teniendo en cuenta sí, que esta cantidad presupuestada está calculada hasta solo la confluencia del Chimoré, término de nuestros estudios y trabajo.

El 20 de noviembre después de acarreada la carga que habia depositado en el Campamento de las juntas del Mamorecillo, é invernado, el Adjunto señor Perlá, con el resto del personal que ha-

bia quedado con él al cuidado de aquéllos, salí, como dejo anteriormente dicho, estudiando eltrazo definitivo del camino y el susodicho afluente, dejando siempre al señor Perlá, encargado del cuidado y acarreo de víveres.

Del Bajo Ichilo á Buena Vista.

El río Víbora, tiene una anchura de 30 metros; la profundidad de sus aguas, es de 1.60 metros mínimum, alcanzando en tiempo de turbiones una altura de 10 metros: sus márgenes son por lo general altas y firmes, si bien los rebalces de sus aguas forman en ambas márgenes grandes pozas, cañedas y brazos que no alcanzan á mayor distancia de sus riberas que 3,000 metros, donde ya principia la altnra del terreno. Su lecho es arenoso y cubierto en su mayor parte de palizadas que obstruyen por completo su curso, hasta el extremo de que muchos palos se cruzan de banda á banda.

Asi como en la senda de entrada, en esta parte su trayecto es sumamente tortuoso y de curvas de muy pequeño radio lo que dá lugar á lo que digo anteriormente, á aquellos grandes rebalses, su dirección es más ó menos de E. á O. hasta el kilómetro 88 del trazo del camino, tomando seguido la dirección de SE. á NNO. para de nuevo seguir con rumbo NE. aproximándose unos 8 kilómetros al brazo seco, formado por el brazo oriental del Ichilo, más abajo del Campamento "Bella Vista". De allí vuelve á tomar dirección á NO.; desde la citada senda de entrada no tiene más que un afluente por su margen izquierda, llamado el río "Curioso" y algunas quebradas; y por la margen derecha, quebradas y algunas cañadas.

La senda, desde la confluencia del río hasta el kilómetro 88; donde cambia de dirección aquél, sigue su margen derecha en todas curvas y cruzando la mayor parte de las pozas, quebradas y brazos, en alguno de los cuales se ven en los árboles señales hasta de cuatro y cinco metros de altura de las aguas en época de aluviones. A distancias determinadas hay sendas de reconocimiento, hacia el N. donde se halla la altura y donde vá el trazo del camino definitivamente. Desde el kilómetro antes mencionado hasta el kilómetro 72, la senda lleva rumbo de NNO. al SSE., encontrando de nuevo el río y siguiendo como anteriormente y sin cruzarlo, al S. del kilómetro 66, de aquí toma el rumbo más ó menos recto al E.

Dos kilómetros al N. del kilómetro 58 cruza el río Ibabo, sigue por su margen derecha unos 5 ó 6 kilómetros, cruzando también como en la Víbora varios bolsones, pozas y cañadas hondas.

El río Ibabo ó Chore, es en esta parte de una anchura de 25 metros, la profundidad de sus aguas es de 45 á 50 centímetros mínimum y sube en tiempo de turbiones á una altura de 10 metros, en sus rebalses forma las pozas, bolsones y cañadas ya mencionados, desde el lugar donde lo cruza la senda su dirección es hacia el NO. y desde donde lo deja, siguiendo el "Yapacaní" ó sea al E., su dirección desde la senda de entrada es al N. y NO. más ó menos recto. La distancia que media entre este río y el de la Víbora, siguiendo la senda de salida, es de 10 kilómetros.

Tanto el último río como el de la Víbora, forman algunos bañados con pasto, así como los bolzones y cañadas que forman son pastosas.

A dos kilómetros al NNO. del campamento de la "Mascota" la senda cruza la de los comisionados del señor Casiano Gutiérrez, que en una dirección más ó menos recta viene del NE. al SO.

Reconocida dicha senda á ambos lados del cruce verificado, nos dió el resultado siguiente. Por el lado del Yapacaní ó sea al NO, á los 5 kilómetros cruza el río Ibabo ó Chore, el cual tenía desde allí rumbo N; antes del cruce del dicho último río la referida senda atraviesa dos grandes cañadas, bastante profundas y anchas que nuestros comisionados se vieron precisados á nadar para salvarlas; al otro lado del Ibabo el terreno es un poco alto, principiando á descender hasta llegar á ser sumamente bajo y pantanoso alcanzando la altura del agua, unos 50 centímetros y obligando á los enviados á regresar por no poder continuar el reconocimiento, creyendo que estos pantanos sean formados ó bien por los rebalces del río Yapacaní, digo Ibabo, hacia el N. ó los del Yapacaní; pues el terreno en esos lugares tiene marcado descenso hacia el N. y E. Por el lado del Ichilo ó sea al SO., á los 900 metros del cruce, pasa el río "Víbora".

En esta segunda parte de senda reconocida de los comisionados del señor Casiano Gutiérrez, se nota de nuevo gran diferencia y errores en su escrito elevado á esa Prefectura, pues en él dice no cruzar más que un río y en este corto espacio, cruza el "Víbora y el Ibabo ó Chore, y al decir que no se hallan obstáculos, encontramos á más de las cañadas hondas, el gran bajío ó pantano que en época excepcionalmente seca, como fué la del reconocimiento ya dió una altura en el agua de 50 centímetros.

Rumbo E. se sigue hasta dar con el río "Yapacaní"; el cruce de su cauce, es de 1,400 metros tomando de nuevo el rumbo SSE., hasta llegar unos 4 kilómetros más al N. del Alcornocal, siguiendo entonces al S. hasta San Carlos.

Habiéndome resultado que la senda desde el río Ibabo ó Chore, cruzando "Yapacaní" y describiendo una gran curva para llegar á San Carlos y que la distancia á recorrer sin pastos era muy larga pues no se hallaba más que algún bañado pequeño en el curso del "Yapacaní", me obligó á hacer mi segunda entrada y obviar dichos inconvenientes, además que entre el "Yapacaní" y el Alcornocal (salida del monte) el terreno formaba algunos bajíos que en tiempo de aguas podrían interrumpir el tránsito formando lo que vulgarmente se llama *sartenejal.*

Después de renovar en parte el personal y abastecerme de víveres, salí de Buena Vista el 17 de enero de 1906 con objeto de alcanzar nuestra senda de salida en las inmediaciones del cruce del Ibabo ó Chore.

De Buena Vista al cruce del Ibabo ó Chore.

El 19 de enero después de contratar con el apoderado señor Ibáñez, el transporte á hombro con sus peones hasta el río "Yapaca-

ní" de los víveres é impedimenta, salí abriendo nueva senda con rumbo O., hallando el terreno en esta región más alto que el cruzado en la senda de salida y que las quebradas que lo cruzan sólo dos de ellas hay necesidad de puentear, y el resto no interrumpe para nada el paso, por cabeceras de aquéllas. El monte en esta nueva senda hasta el Yapacaní no da más que 12 kilómetros y ½ de extensión.

El paso del río en este punto es vadeable en tiempos normales y la anchura del canal de agua, sobre la margen derecha, tiene unos 80 metros. Su margen izquierda, la forma un gran bañado con buenos y abundantes pastos, La anchura total del río es 1,409 metros. En ambas márgenes, que son altas y firmes, pueden formarse grandes establecimientos agrícolas.

Desde su margen derecha hasta encontrar el río Ibabo ó Chore, sigue la senda con rumbo O., 19 kilómetros sobre terreno alto, cruzando dos arroyos fáciles de puentear, de una anchura de 8 metros con barrancas altas y firmes.

El repetido río Ibabo ó Chore, de anchura, corriente, profundidad, etc., ya descritas, forma en ambas márgenes, grandes y altos bañados con abundantes y buenos pastos. Con el tránsito del camino y quemados á tiempo podrían convertirse más tarde en verdaderas pampas. Hacia el S. se descubren grandes claridades que demuestran la falta de bosque.

Desde el río Ibabo hasta el Campamento de Candelaria, distante unos 11 kilómetros, segun trazo del camino, la senda sigue al rumbo ONO. El espacio recorrido es por terreno bastante alto cruzando varias quebradas que corren de S. á N. para juntarse al río Ibabo ó Chore, de las cuales tres, las únicas importantes, pueden fácilmente ser puenteadas.

Desde "Candelaria" abrí en varios días, sendas en distintas direcciones, intentando siempre buscar paso por terreno alto, hasta encontrar la senda de la anterior salida, cayendo todas ellas al SO. y S. á un inmenso bajío, en parte pantanoso y en parte muy pastoso, lo que, si bien obstaculizaba el camino, venía á facilitar el pastaje que buscaba.

Después de remontar hacia el N. unos 3 kilómetros, encontré el río Ibabo ó Chore de nuevo; cruzándolo, empalmé con nuestra anterior senda.

Entre este río y la zona baja antes mencionada, hallé la continuación de terreno alto, que veníamos siguiendo anteriormente, continuando por ahí el trazo definitivo; quedando por lo tanto empalmamadas ambas secciones del camino, y terminados nuestros trabajos regresé á Buena Vista por San Carlos.

Trazo definitivo del camino.

La extensión total que arroja el camino desde Buena Vista, pasando por San Carlos, es de 123 kilómetros hasta el puerto "General R, Rojas", situado sobre la margen derecha del "Ichilo" á distancia de 1,805 metros del torno Bolívar.

Su dirección, salvo las curvas más ó menos pronunciadas que describe, buscando siempre la parte alta del terreno, es ESE. á ONO.

Cruza el río "Yapacaní" en el kilómetro 32, único río de importancia y que con una balsa puede efectuarse el trasbordo de individuos, animales y carga, en los días de grandes turbiones (duración de ellos 4 ó 5 días) pues el resto del año da fácil vado.

En el kilómetro 42 ½ cruza el río "Ibabo ó Chore" fácil de puentear, aunque, como el "Yapacaní", sólo en los días de turbiones, no da vado y por lo tanto, podría prescindirse de la citada obra y reemplazarla por otra balsa que resultaría á la vez más económico y de más duración que el puente de madera ó palos.

Desde este río hasta el Ichilo, cruzan el camino varios arroyos y quebradas, de fácil paso y fáciles á la vez de puentear pues la mayor anchura de los más caudalosos no pasan de 10 metros.

Desde Buena Vista al kilómetro 20, pasando por San Carlos, el camino cruza por lomas y llanos, con abundantes y ricos pastos; en el "Yapacaní" cruza el ya citado gran bañado, así como el nombre del Ibabo ó Chore y los bajíos mencionados, en las inmediaciones y S. de "Candelaria", desde este último punto hasta encontrar los bañados que forma el río "Víbora" entre el kilómetro 75 y 80, el monte en una extensión de 25 kilómetros, no tiene pasto; pero, en cambio, abunda en palmeras llamadas *cussi*, *motacú* y *chonta* que reemplazan á aquél, mientras tanto se hace algún potrero artificial ó se establecen algunas familias, pues el terreno se presta á grandes expansiones agrícolas por su altura y la proximidad á los ríos Ibabo ó Chore al N. y Víbora al S;

Del punto indicado entre los kilómetros 75 y 70, el camino sigue hasta el puerto, bordeando el río Víbora y sus innumerables bañados, que quemados á tiempo, pueden formar verdaderos potreros, pues en ellos lo que más abunda es el *chuchio*. Entre el kilómetro 95 y 100, existe también, un gran potrero, algún tanto curichoso, pero abundantísimo en pasto.

En resúmen, puede decirse que el camino exceptuando el trayecto entre Candelaria y el kilómetro 77, tiene pasto casi á distancia de 12 en 12 kilómetros.

Si bien en el trascurso de la senda entre el "Yapacaní" y el alto Ichilo, se hallan algunas sendas y picadas de los salvajes, que descendían todas ellas de las lomas y cerros que hay al S. de dicha senda y en la senda de salida y en el monte que hay entre el "Yapacaní" y el lugar llamado el Alcornocal, se encontraron también una ó dos que venían de N. á S. En la senda de nuestra última salida, nada hemos descubierto ni encontrado y se comprende que así suceda, puesto que el paso ó continuación de dichas picadas de los salvajes, no pueden continuar hacia el N. en la primera senda descrita, por cortarles el paso, esa gran zona baja y pantanosa que existe al S. del camino en proyecto, y en la segunda senda no puede seguir al S. por impedírselo las pampas y llanos del pueblo de San Carlos, de manera que no existen temores de asaltos por parte de esas tribus.

Recalco nuevamente, por creerlo de importancia suma, que todo el trayecto del camino es adecuado para el establecimiento de centros agrícolas y particularmente desde el Ibabo ó Chore al Ichilo.

La abundancia de aguas potables y estables en todo el camino, es grande.

Dadas las condiciones del terreno que cruza el camino, en toda su extensión y lo llovedizo de la región, la anchura del camino deberá ser de 15 metros, á fin de facilitarle en la mayor cantidad posible, la luz y el aire, para su pronta desecación.

El costo total, incluso balsas, puentes y galpones del puerto según presupuesto ascenderá á bolivianos cincuenta y cuatro mil.

Observaciones.

Complementando mi informe, paso señor Prefecto á hacer algunas observaciones, dignas de tenerse en cuenta.

En primer lugar, el camino que con el nombre de real, pone hoy en comunicación, la ciudad de Santa Cruz, con el pueblo de Buena Vista, punto de partida del proyectado camino al río Ichilo, corre en todas direcciones, menos en la verdadera, pues se vé, que ha sido abierta al capricho y sin previo estudio y trazado; pues, si bien todo el terreno es bastante quebrado, no es motivo suficiente, para que describa las curbas y tortuosidades que tiene.

En mi opinión, una vez abierto el tráfico, por la vía en proyecto, debe hacérsele una casi total rectificación, que disminuiría la distancia de unos 18 kilómetros, lo menos, procurando salvar con dicha rectificación, ya que no el paso de tantos ríos, más ó menos caudalosos como los que hay que cruzar, siquiera esas grandes playadas, que en algunos ríos hay y que hacen insoportable la marcha en tiempo seco y muy difícil en tiempo de aguas, por sus frecuentes turbiones y que convierten sus playas en unos verdaderos tragaderos, por lo atascosas que se ponen; creo que con un costo aproximado de Bs. 4,000 (cuatro mil bolivianos) quedaría satisfecha esta necesidad, en beneficio tanto de esta Capital, como del pueblo citado.

Por las instrucciones recibidas de esa Prefectura, se dejaba entrever y aún se insinuaba, la idea de la conexión de puertos de Cochabamba y Santa Cruz, sobre la confluencia del Chimoré.

Conocida actualmente la fácil navegación del bajo Ichilo, es decir, desde el "Mamorecillo" hasta la confluencia con el Chapare, hubiera sido de gran costo, y quizas difícil prolongar el camino, hasta la confluencia de aquel río citado, además de que no bajando el puerto de Cochabamba, á la confluencia mencionada, no se hubiera evitado el doble y perjudicial flete fluvial del citado río Chimoré, pues refiriéndome á datos suministrados por los indios yuracarés, que me han prestado servicios y he encontrado en el trayecto explorado del río Ichilo, dicen, "que el citado río, después de algunos tornos y curvas hacia arriba de la confluencia, es muy torrentoso, y lleno de grandes palizadas y que en cierta época del año, les es muy difícil remontarle con sus pequeñas canoas, para llegar, ó bien al puerto, que por tierra les pone en comunicación con Santa Rosa del Chapare,

ó bien hasta el río Jota, donde en mayor número, habitan estas tribus".

No conozco esa región, pero creo que pueden ser exactos los datos facilitados por los yuracarés, pues siendo el curso de este río, según los mapas, muy corto y dada la diferencia de nivel, entre sus cabeceras y su confluencia, está sujeto á grandes turbiones y aluviones, y á que su caudal de agua, sea poco estable.

Además estos mismos indios, me aseguran, "que cerca ya del río La Jota existen algunas pequeñas rompientes".

Suponiendo que más tarde el Supremo Gobierno, por altas consideraciones y grandes conveniencias, se vea obligado á abrir otro camino, más directo y corto entre ambas Capitales, puesto que existe la facilidad de hacerlo, faldeando la Gran Cordillera por su lado N., pues el terreno lo permite, siguiendo la gran cuchilla, que se desprende de las inmediaciones de los yungas de Pojo, con una pendiente sumamente suave y que viene á terminar en la confluencia del Ichilo y Mamorecillo, dividiendo las cuencas de ambos ríos, la conexión de puertos podría, en ese caso, llevarse á cabo, puesto que podría establecerse el puerto de Cochabamba en la margen izquierda del Ichilo, frente al puerto "General R. Rojas", de este Departamento, evitándose así los caminos mixtos, es decir terrestres y fluviales á la vez, que siempre son una rémora para el comercio y aumenta el valor del trasporte, así como también el tiempo, pues no estableciendo una verdadera combinación, las mercaderías sufren grandes atrasos y deterioros.

Creo señor Prefecto que el camino explorado sea de mayor utilidad y ventajas, puesto que teniendo en cuenta los inconvenientes y perjuicios antes consignados, no ha de hacerse uso de él, para el tráfico con Cochabamba y si únicamente para el Beni y exterior en caso de construirse el ferrocarril Maderá-Mamoré, toda vez que resulte siempre más cómodo, corto y libre de obstáculos que los de Cuatro Ojos en el Piray y Puerto Alonso en el río Grande.

Debo hacer observar también, que con la idea que emito respecto al camino que más tarde se puede abrir, entre ambas Capitales, prolongando esta vía hacia el S. podrían satisfacerse las aspiraciones de algunos pueblos de aquella región, como Totora, trabajo intentado una vez por nuestro Adjunto, señor Perlá, y que por falta de conocimientos, fracasó en sus planes.

Es de presumir, señor Prefecto, que el conocimiento de este informe, ha de producir en los vecinos de los caminos, que por su realización desaparecerán, la consiguiente oposición y protesta, buscando todos los medios para nulificarlo, oposición y protesta que, sin conocimiento de él, ni dato exacto alguno, ya basándose en intereses mezquinos y particulares, ha lanzado opiniones desfavorables, en perjuicio como es natural, de los beneficios que reportará al país en general.

No terminaré este informe, sin poner de manifiesto, la desinteresada y patriótica cooperación prestada por los notables vecinos de Buena Vista, señores Heriberto Suárez, (corregidor) y don Angel Ibáñez, el cual ha expuesto sus intereses particulares, proporcionándonos

y facilitando el buen éxito obtenido, con la provisión oportuna de víveres, así como también la influencia del señor Vicente Gutiérrez, dignos de un voto de aplauso y agradecimiento, por parte de esa Prefectura y el Supremo Gobierno.

Asímismo significaré la valiente colaboración, prestada por el señor Adjunto don Angel Perlá y Ayudante señor Cabruja, los cuales no han omitido sacrificio de ningún género por el éxito de la empresa, secundando en un todo mis instrucciones, así también son dignos de mención, el segundo Capataz don Angel Delgadillo y los demás mozos que me acompañaron en tan difícil tarea.

Por mi parte señor Prefecto, después de manifestar y hacer público mi agradecimiento hacia todo el personal que me ha acompañado, lo hago muy particularmente á esa Prefectura y Supremo Gobierno por la inmerecida atención y confianza, que en mí prestaron, honrándome con el cargo de Jefe de la Comisión.

Creo haber hecho cuanto podía hacerse, por el buen resultado de la empresa, sin más móvil que el bien general del país, prescindiendo de sugestiones personales y mezquinos intereses.

Santa Cruz, 4 de abril de 1906.

A. España,
Ingeniero.

Camino de Puerto Suárez á Santa Cruz

Informe del ingeniero señor Gauthier.

Corumbá, 7 de octubre de 1905.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor:

Croquis de camino.

Por separado tengo el gusto de mandar á Ud. un croquis del camino entre Santa Cruz, Puerto Suárez y Puerto Sucre, demostrando en él las exploraciones que he practicado á lo largo del camino. Estas se han limitado en general á subir á la cumbre de los cerros, abriendo para ello las picadas necesarias, para ver desde lejos la conformación orográfica del terreno.

Además he recogido todos los datos posibles sobre la naturaleza del terreno.

Una gran parte de los datos recogidos han sido comunicados á Ud. por mis cartas de 9 de agosto, desde San José de Chiquitos; de 6 de septiembre, desde Corumbá; y 26 de septiembre del mismo punto.

Proyecto del camino.

En el croquis que remito adjunto, la línea colorada representa el proyecto del camino que estoy estudiando á la vez que ejecutando.

Como Ud. verá, en las 20 primeras leguas desde Puerto Suárez, me he apartado considerablemente del camino actual, para evitar en lo posible los terrenos inundados que éste atraviesa.

El trazado está actualmente concluido desde Puerto Sucre hasta las Yacuces, en una extensión de trece leguas, pasando por el pié de los cerros, por terreno alto y bosques grandes.

Este trazado atraviesa el bañado en su parte más angosta, (leguas 7) sin que aquello se pueda evitar, pues por este bajío, comunican los rebalces de la bahía Cáceres, con los del Tucavaca (Otuquis y Bahía Negra.)

Cerca de Yacuces (leguas 13), los bañados del S. y los del N. comunican por varios cañadones, que el camino no podrá evitar de ningún modo, pues desviarlo al N. ó S. sería caer en terrenos inundados.

Al llegar al Guapurucito (leguas 19 más ó menos), mi proyecto consiste en atravesar los bañados del río Tucavaca á fin evitar los bañados del Carmen y de Santa Ana.

Por los datos que tengo de los habitantes de aquellos puntos, la margen derecha del Tucavaca entre el Carmen y la confluencia del río San Rafael, es de terreno alto, fuera del alcance de las inundaciones.

Según los mismos datos, los bañados del Tucavaca en aquel punto del Guapurucito, son de menos importancia que los del Carmen y Santa Ana juntos.

Me falta aún verificar estos puntos para proyectar definitivamente el camino por la orilla derecha del Tucavaca.

Desde lo alto de los cerros he visto que todo el terreno que se extiende al S. del río San Rafael y de la Sierra de Chiquítos, es llano hasta unas 15 leguas por lo menos al S. de las sierras. Las exploraciones hechas por los habitantes del lugar, en persecución de los salvajes ó al cazar animales alzados ó al dirigirse á las Salinas, han demostrado unánimemente que esta llanura es seca; cubierta de bosques grandes y compuesta de tierra firme y arenosa.

Por esta razón, mi proyecto consiste en trazar, para el camino, una sola línea recta desde la margen del río Tucavaca hasta el punto que he elegido para el paso en el Río Grande.

Así se evitarán las sierras de Chiquítos, muy defectuosas, como lo son siempre las sierras, para toda clase de caminos.

Las sierras de Chiquítos, además de presentar muchas subidas y bajadas, son muy arenosas; lo que constituye un defecto para un camino, para cualquier clase de tracción.

Ud. verá, á lo largo del camino actual muchos puntos que llevan nombres; pero debo advertir que son solamente nombres de lugares, pues, con excepción de San José y Santiago, no existen más de 20 ranchos á todo lo largo del camino.

Mi proyecto dejaría á un lado San José y Santiago; estas dos poblaciones se componen exclusivamente de fleteros, siendo los trasportes entre Puerto Suárez y Santa Cruz su único medio de existencia. El día que se establezca la tracción á vapor sobre el camino en construcción, ambas poblaciones no tendrán más medios de vida. En resumen, estas poblaciones que en la actualidad viven solamente de

aquella vida artificial que les proporciona la enormidad de la tarifa de trasportes que paraliza el comercio de Santa Cruz, tendrán que desaparecer, no por estar alejados del camino, sinó á consecuencia del progreso en el sintema de los trasportes.

El único inconveniente que puede encontrar este proyecto será quizás la dificultad de la provisión de aguas por medio de pozos artesianos ó semisurgentes, punto sobre el cual las exploraciones que practicaré me ilustrarán. En caso que aguas buenas no se encontrasen á una profundidad razonable, será necesario aproximar el camino más hacia las sierras, aumentando así su longitud; pero estimo que, de todos modos, el camino debe quedar en toda su extensión al S. de las sierras de Chiquítos.

Puentes.

La madera de "Cuchi", cuya duración es muy grande, abunda en la vecindad de los bañados de la legua 7. de los Yacuces, y en el Tucavaca. En estos puntos el camino atravesará los bañados con terraplenes provistos de un número suficiente de puentes para dar paso á las aguas.

Como estas aguas tienen una corriente tan débil que casi no se advierte, bastará que estos puentes sean armados sobre caballetes de madera de "Cuchi". La misma observación para el Quimome y demás aguas que el trazado pueda encontrar entre el Tucavaca y el Río Grande.

El piso de madera de "Cuchi" de 6" × 6" que está bajo los caballetes, tendida á la superficie del suelo, no se empleará sino cuando la naturaleza pantanosa del suelo no permita obtener una estabilidad suficiente, con solo colocar los caballetes sobre el suelo.

Río Grande.

Por el costo demasiado alto no se debe pensar en hacer puente sobre el Río Grande.

Las instalaciones que podrían hacerse con un costo razonable son de alambre-carril ó balsa con maroma.

Estimo que el primer proyecto se debe desechar totalmente, pues no es practicable sinó para el transporte de bultos de un peso reducido, además de exigir un personal competente para su funcionamiento y para su conservación. Otro inconveniente del alambre-carril es exigir doble transbordo de toda la carga, de lo cual resulta un aumento en costo del transporte y desperfectos que la carga sufre; por estas razones he optado por el empleo de balsas con maroma, aunque el costo de establecimiento sea quizás algo más elevado, á consecuencia de los pilotajes que será necesario hacer en el río, para mantener su curso fijo en un solo brazo.

Por estar la madera abundante al pie de la obra se puede construir á costo relativamente reducido una balsa, de tamaño suficiente

para cargar en ella los motores á vapor que se emplean para efectuar los transportes sobre el camino.

Con mi próximo informe remitiré á Ud. un proyecto de instalación para el paso del Río Grande.

Terraplenes.

Por separado remito á Ud. los dibujos siguientes:—1º Tipo de perfil del camino en terreno formado de aluviones arcillosos,—2º Tipo de perfil del camino en terreno arenoso, con pendiente apreciable.

A lo largo del camino entre Santa Cruz y Puerto Suárez, he estudiado la naturaleza de los terrenos que éste atraviesa, y estudiando la causas por las cuales éste se pone intransitable durante la estación de lluvias, á la vez que el procedimiento más sencillo y económico para salvar este inconveniente.

Los terrenos que el camino tendrá que atravesar son en parte formados de aluviones arcillosos y en parte de aluviones arenosos, con ó sin pendiente apreciable.

Los terrenos formados por aluviones arcillosos, y detritus vegetales, son muy llanos; así es que el peso de vehículos, cuando llueve, forma en ellos huellas profundas en las cuales se reunen aguas de lluvia. Sí, al contrario, el terreno es plano, las aguas de lluvia estacionan en las huellas y luego el paso de nuevos carros produce un pantano intransitable.

El tipo de perfil de camino para esta clase de terreno, que someto é su aprobación, consiste en cavar en ambos lados del camino, zanjas destinadas á contener y á conducir las lluvias, y, con la tierra proveniente de estas excavaciones, elevar el piso del camino unos 30 centímetros, de modo que cuando éste esté comprimido por el peso de los vehículos, su superficie quede constantemente al nivel del terreno natural ó algo más alto.

En los terrenos arenosos con pendiente apreciable, las aguas de lluvia se reunen en el camino y corren á lo largo de éste, lavando toda la tierra vegetal que se encuentra mezclada con la arena; de este modo el piso del camino se encuentra pronto transformado en arena muerta, piso sobre el cual la tracción es sumamente difícil, para toda clase de vehículos. El tipo de perfil que remito á Ud, para esta clase de camino, tiene por objeto reunir las aguas de lluvia, en zanjas laterales que las conducirían fuera del camino.

Cuando el terreno es arenoso y sin pendiente apreciable, las aguas de lluvia no corren á la superficie sinó que quedan donde han caido, hasta que la porosidad del suelo les permita infiltrarse en totalidad. En esta clase de terreno, no es necesario hacer trabajos de ninguna clase.

Por supuesto, en algunos bajíos, las alturas del terraplén, ó la profundidad de las zanjas señaladas en los tipos, no serán suficientes. Entonces haré los trabajos que las condiciones locales requieran.

Tracción.

Para el camino que unirá Puerto Sucre á Santa Cruz, la tracción por medio de motores á vapor, adaptadas al consumo de leña, es de todo punto la más ventajosa.

1° Por medio de la tracción por grandes motores á vapor, el costo de los fletes se podrá rebajar por lo menos en un 50 por ciento.

2º El transporte se efectuará en 12 á 15 días, en lugar de varios meses, como sucede con la tracción por carros.

3.º La tracción á vapor devolverá á la agricultura unos 30 peones y 5,009 bueyes ocupados actualmente en los transportes.

4° Si no se gasta anualmente sumas fuertes para la conservación del camino, los carros lo destruirán muy pronto, pues sus ruedas excavan huellas profundas que, por efecto de las lluvias, luego producen la destrucción total del camino.

Al contrario, la tracción á vapor, con motores especialmente destinados á ello, de llantas anchas y de ruedas combinadas, mejora constantemente el camino; pues el efecto de la combinación de las ruedas de llanta ancha, es que los motores, lejos de hacer huellas, ejercen sobre toda la anchura del camino una presión uniforme, que lo nivela y lo comprime, dándole el aspecto de un *Mac-Adam.*

5º El costo del establecimiento de este camino para motores á vapor, es más alto que el del establecimiento de camino para carros, pues todo el aumento de costo se reduce á poner en los puentes maderas más gruesas. Un camino carretero exigirá los mismos terraplenes, los mismos puentes, aunque algo más livianos, la misma instalación sobre el Río Grande, con una balsa más chica.

Estimo que el aumento de costo para el establecimiento de un camino, para motores á vapor, no pasará de 3 por ciento del costo total, suma que resarcirá en dos años por el ahorro de conservación del camino, quedando á favor de la tracción á vapor todas las ventajas señaladas más arriba.

6º A favor de la tracción á vapor, se puede señalar además las ventajas siguientes:—posibilidad de transportar hasta 10,000 kilos, menos deterioro de la carga, menos pérdida de carga, que el comercio tiene que sufrir, ahorro del interés del capital representado por las cargas cuando éstas quedan largo tiempo en camino; regularidad en el transporte que se podrá efectuar todo el año sin interrupción, etc.

Presupuesto.

Solamente podré formularlo con algún futuro informe, pues aún no he podido hacer estudios del establecimiento del puerto ni darme cuenta exacta del costo del trabajo en este lugar.

Sin embargo, puedo anticipar á Ud. que el costo total se aproximará á 1,500,000 Bs.

Me es grato, señor Ministro, repetirme de Ud. muy atento y seguro servidor.

Gauthier,
Ingeniero Nacional.

Se ordena la continuación de los trabajos del camino de Santa Cruz á Puerto Suárez.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.— La Paz, 20 de noviembre de 1905.

Al señor Prefecto del Departamento de

Santa Cruz.

Señor:

La concesión hecha al "Fomento del Oriente Boliviano" para la construcción de un ferrocarril de la margen occidental del río Paraguay á esa ciudad no se opone á la continuación de los trabajos de apertura del camino á Puerto Suárez.

Por otra parte se ha convenido con el representante de aquella empresa, que ha de ser pagado por ésta el valor de todo el material que pueda aprovechar, como herramientas, bombas, la línea telegráfica, etc., y las secciones del expresado camino que sean utilizables.

En tal virtud y teniendo en cuenta que el punto de arranque de la línea se fijará después de practicados los estudios respectivos, comunico á Ud. que el Gobierno ha acordado continuar los trabajos del camino á Puerto Suárez hasta que comience la construcción de la línea férrea mencionada.

Soy de Ud. atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles

Se aprueba la cuenta de la Legación en Buenos Aires por remisión de fondos y compra de carabinas.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 29 de enero de 1905.

Vista la anterior cuenta presentada por la Legación de Bolivia en la República Argentina por la inversión de un mil setecientas cincuenta libras esterlinas (£ 1,750) en la compra de carabinas Win-

chester y su correspondiente dotación y en la remisión de fondos á Puerto Suárez, y teniendo en consideración que dicha cuenta se halla conforme con los comprobantes de su referencia, según consta del informe de la Dirección del Tesoro Nacional, se resuelve: aprobarla en la cantidad de un mil setecientas cincuenta libras esterlinas (£ 1,750) invertidas en los objetos indicados, quedando un saldo á favor del Tesoro Nacional de $ 20.97 moneda nacional argentina.

Regístrese.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se anuncia que se harán gestiones diplomáticas para la continuación de los trabajos y que se harán remesas mensuales de Bs. 18,000.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, febrero 7 de 1906.

Al señor Estéban Gauthier.

Puerto Sucre.

Señor:

Me es grato dar respuesta á sus atentas comunicaciones de fechas 17 de noviembre y 30 de diciembre últimos que manifiestan los progresos del trabajo á Ud. encomendado, en esta importante zona del territorio nacional, habiendo tomado debida nota de los informes é indicaciones que se sirve Ud. hacer para la prosecución de su labor.

En vista de su información referente á sondajes practicados en la bahía y las obras de canalización que posteriormente se han de iniciar y su conocimiento de la desconfianza manifestada por las autoridades de Corumbá que se negaron á permitir que se efectúen dichas obras en aguas de su jurisdicción, por órdenes trasmitidas desde Rio, el Ministerio de mi cargo, se ha dirigido al de Relaciones Exteriores á efecto de que éste imparta á nuestra Legación las instrucciones tendentes á facilitar los trabajos referidos. Es de esperar, pues, que en breve tiempo más desaparecerán los inconvenientes que se han presentado.

Cúmpleme también aprobar su iniciativa referente á la consecución de una draga en la República del Uruguay, para los trabajos de canalización de Puerto Suárez, y autorizo á Ud. á proceder en este sentido, pudiendo para el efecto, si lo estima necesario, ponerse de acuerdo con la Legación de Bolivia en Buenos Aires y los Cónsules
[illegible]to.

En cuanto al trazo del camino que debe ligar ese punto con la Capital del Departamento, el Gobierno, confiando, en su competencia espera que los trabajos corresponderán á los deseos nacionales. Como la cantidad anual fijada en el Presupuesto Nacional vigente para la prosecución de las obras encomendadas á Ud., alcanza á Bs. 160,000, las remesas mensuales que debe hacerle el Tesoro Nacional no pueden pasar de la suma de Bs. 18,000, base á que deben sujetarse todos sus cálculos, sin perjuicio de que las necesidades de carácter urgente, serán atendidas enviándose fondos directamente á Buenos Aires.

Dios guarde á usted.

Aníbal Capriles.

Informaciones acerca del canal de navegación entre Puerto Sucre y el río Paraguay.

Corumbá, 7 de marzo de 1906.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor:

Por este mismo correo, tengo el gusto de remitir á Ud. un plano del Canal de Navegación llamado Río Tamengo, que pone en comunicación Puerto Sucre con el Río Paraguay.

Canal de Navegación.

En la confección de este plano, por no ser conocida la altura de Corumbá sobre el nivel del mar, se ha tomado cotas arbitrarias.

La cota 0. ó Plan de Comparación del plano, está á 10 metros bajo el nivel de las aguas altas ordinarias, figurando, por consiguiente, el nivel de dicha altura de las aguas, con la cota 10.

Las aguas bajas ordinarias corresponden, más ó menos á la cota 8.00: sin embargo, las aguas bajan en ciertos años, durante cortos periodos, hasta cerca de la cota 7.00, siendo tales bajantes muy extraordinarias, y sin merecer de ser tomadas en cuenta para el estudio del Canal de Navegación, pues, en este caso, toda navegación está interrumpida en el Río Paraguay.

Tomaremos, pues, como tipo de bajante del Río Paraguay en Corumbá, la cota de 8.00, que es el límite práctico de la navegabili-

dad del Río Paraguay, y, sobre esta base, estudiaremos la navegación á Puerto Sucre.

El lecho del canal natural que dá salida á Puerto Sucre, el Río Tamengo, tiene en toda su extensión entre Puerto Sucre y el Paraguay, 5,500 metros lineales, una profundidad que no baja de dos metros en tiempo de bajante ordinario; y, para establecer un Canal de Navegación con esta profundidad, bastaría hacer dragajes insignificantes, como está indicado en el plano que acompaño.—Pero estimo que este canal establecido con tan poco costo, sería insuficiente; pnes, como llegan á Corumbá vapores de 8 pies de calado, con toda carga, estos tendrían forzosamente que aligerar su carga en Corumbá, lo que no sería conveniente, por recargo del costo y por la sujeción á la cual el comercio boliviano se vería sometido, por las aduanas brasileras.

Estimo que conviene hacer un pequeño sacrificio para independizar completamente el puerto boliviano: el dragaje de un canal que está señalado en el plano, con el nombre de "Dragajes á ejecutar" para obtener un canal con curvas de 400 metros de radio mínimum y 40 metros de ancho. La profundidad puede ser de dos y medio ó tres metros en aguas bajas ordinarias. La naturaleza ha ejecutado ya una parte de este Canal, como el plano lo indica, y los dragajes á ejecutar son solamente para enderezarlo en ciertos puntos y profundizarlo un poco en otros. Un dragaje á la cota de 5.50 daría más ó menos 8 pies de calado, pero estimo que conviene hacerlo un pié más es decir hasta la cota 5.20. Todo vapor que pueda navegar en el Río Paraguay, podrá llegar con facilidad á Puerto Sucre, una vez que este canal este hecho.

La importancia de los dragajes á ejecutar sería 50,000 metros cúbicos, de los cuales 40,000, en barro, se pueden hacer por Bs. 1.00 el metro cúbico y 10,000 en roca, costarán Bs. 5.00 el metro cúbico, ó sea, por todo un gasto de Bs. 90,000, que podrá llegar á Bs. 100,000, con costo de navegación y alquiler de dragas. balizamiento del Canal, etc.

En este costo está comprendido el ensanche que se debe dar al canal, en Puerto Sucre, para dragar, como está indicado en el plano, un dique de 100 metros de ancho, por 200 metros de largo, en el cual los vapores puedan anclar y dar vuelta sin inconveniente.

Canal de navegación á Puerto Suárez.

El mismo canal natural del Tamengo, es el que da acceso á Puerto Suárez, pero este canal desaparece prácticamente á los pocos kilómetros de Puerto Sucre, para transformarse, despues del Tamarinero, en un fondo plano de roca, á la cota 7.00 más ó menos, es decir que queda prácticamente en seco en aguas bajas. Los sondajes que he ejecutado en esta extensión, me han demostrado la inutilidad práctica de estudiar el establecimiento del puerto en Puerto Suárez, pues, á primera vista, se advierte que solamente las dragas en roca que habrían que ejecutar en una extensión de dos leguas entre el Tamarinero y Puerto Suárez, costaría arriba de Bs. 1.000,000.

El Tamarinero.

El Tamarinero está una legua más allá de Puerto Sucre. hacia Puerto Suárez y el canal que existe entre Puerto Sucre y el Río Paraguay se prolonga hasta el Tamarinero, con sus puntos estrechos, y otros de poca profundidad. No he creido útil estudiar el establecimiento de un puerto en este punto, pues no presentaría ninguna ventaja sobre Puerto Sucre, y tendría al contrario, la desventaja de que los dragajes parciales á ejecutar entre el Río Paraguay y Puerto Sucre se deberían prolongar hasta el Tamarinero, una legua más allá de Puerto Sucre, lo que acarrearía el desembolso inútil de otros 100,000 Bs. más.

Camalotes.—Balseros.

Se llama *camalotes*, unas islas flotantes de navegación, que se forman y flotan á la superficie del agua. Estos abarcan á veces grandes extensiones y paraliza la navegación. Sobre estos camalotes, se llega, con el tiempo, á formar una capa de humus espesa y á desarrollar arbustos frondosos; con el recargo del peso de esta vegetación, ya más densa, los camalotes caen al fondo del agua, y forman lo que se llama aquí *balseros*. Camalotes y balseros, que se acumulan poco á poco en el río Tamengo, á causa de su poca ó nula corriente, llegan á interrumpir constatemente la navegación á Puerto Suárez, en las épocas en las cuales hay bastante agua para llegar hasta allí. La limpieza del canal exigiría tantos más desembolsos permanentes cuanto más largo fuese éste. Este es otro argumento á favor de Puerto Sucre, punto de la costa boliviana más próxima al Río Paraguay, en esta región.

Puerto Sucre.—Muelle y terraplén de acceso.

El plano que acompaño, indica á la orilla del canal un muelle de 60 metros de largo, que se podría, por ahora reducir á la mitad. Este muelle, provisto de un pescante, cuya altura será de medio metro sobre el nivel de la creciente del año pasado, la más grande que se recuerda, comunicará con la barranca por un terraplén, á la misma altura. Los depósitos de aduana y la playa, estarán al pie de la barranca, en el rebaje que se haga para conseguir el material que formará el terraplén y á la misma altura que el muelle. Los depósitos comunicarán con el muelle por una vía Decauville, colocada horizontalmente sobre el terraplén, por medio de la cual las cargas se trasportarán económicamente entre el muelle y la playa y depósitos.

Las oficinas de Aduana, Capitanía, y habitación del Administrador de Aduana y Capitán de Puerto, están proyectados arriba de la barranca, dominando el muelle y los depósitos. Este punto elevado es más ventilado, por consiguiente gozará de una temperatura más soportable que la del bajo, De los depósitos y playa arrancará un

camino, por la orilla de la barranca, con pendiente de tres por ciento, para que carros ó motores puedan transportar carga á los almacenes particulares ó al interior de la República. Este camino tendrá unos trescientos metros de largo, para llegar desde los depósitos á la planicie que domina la barranca.

El muelle se debe hacer con piletas de madera dura, que abunda en este lugar, los depósitos y edificios, de piedra y cal, ambos materiales del lugar.

El terraplén será de 25,000 metros cúbicos á Bs 1.50	Bs. 37,500
Muelle con pescante.....	" 12,000
Depósito de Aduana, cuyo plano irá más tarde.....	" 25,000
Camino para la subida de motores.....	" 2,000
Oficina de Aduana y Capitania.....	" 25,000
Total.....	Bs. 101,500

En resúmen, el Puerto y Canal de Navegación, limitándole á los edificios absolutamente necesarios, por de pronto, se puede hacer con un costo total aproximado á 200,000 Bs. En éstos no están comprendidos los gastos de expropiaciones.

Una buena parte de esta suma se podrá recuperar si se vende en remate los terrenos en el pueblo que se funde. Conozco, comerciantes, quienes, en vista de las probabilidades de gran desarrollo futuro de este puerto, que tiene que ser llave del Oriente, pagarán sin dificultad hasta Bs. 70,000 por un sitio bien ubicado. Todo el exito de esta venta dependerá de que esté bien manejada y que al efectuarla, se evite la especulación.

Puerto Sucre.—Pueblo y terrenos.

El lugar pertenece á una familia brasilera, cuyo apellido es Aragón da Silva—conocida con el nombre de Orlando. Los propietarios son una viuda y sus hijos, de los cuales dos son menores de edad.

Creo que sea conveniente, reservar, como se vé en el plano, para el uso del Estado, todo el terreno comprendido entre el Puerto y la nueva frontera brasilera, con el fin de establecer en este terreno, cuarteles, obras de defensa, etc., cuando sea necesario.—En cambio se podría dar al pueblo toda la extensión conveniente, para el Norte y el Oeste.

Me es grato, señor Ministro, repetirme de Ud. muy atento y seguro servidor.

Gastelbier.

Camino al Quimome

Instrucciones que se trasmiten para la fundación de una colonia.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 20 de diciembre de 1905.

Al señor Prefecto del Departamento de

Santa Cruz.

Señor:

De los fondos consignados para el camino del Quimone, que alcanzan á Bs. 5,000, cantidad más que necesaria para ese objeto, puede Ud. destinar una parte proporcional para la fundación de una colonia en el punto de intersección de ese camino y el de Puerto Suárez, á orillas del río Quimome. La importancia presunta de este lugar se desprende de su posición geográfica intermediaria entre las ricas provincias de Velasco, Cordillera, Chiquitos, Sahara y Vallegrande y su influencia futura en el problema de población de aquellas zonas, nótase á la simple consideración del abandono en que se encuentra actualmente el territorio que media entre la ciudad de Santa Cruz y el río Paraguay.

Para tan laudable propósito es necesario que la Prefectura de su cargo mande practicar el trazo de la población futura determinando los terrenos apropiados para el puerto y procurando ya las embarcaciones destinadas á efectuar la limpia preliminar del río, poco accesible ahora á consecuencia de los bancos de arena y palizadas que en su cauce existen.

A efecto de garantizar también la estabilidad de los primeros pobladores, se hace necesaria la más estricta vigilancia de su autoridad para evitar la explotación de que, se dice, son víctimas los peones llevados á viva fuerza á los gomales de ese punto y el del Beni.

Esperando que su labor en este propósito sabrá corresponder al patriótico pensamiento del Supremo Gobierno, soy del señor Prefecto atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se autoriza la remisión de fondos para el camino al Quimome.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 14 de marzo de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de—

Santa Cruz.

Señor:

Con fecha de ayer, el Ministerio de mi cargo le ha dirigido el siguiente telegrama, cuyo tenor me es grato ratificar á Ud.:

"Prefecto.—Santa Cruz.—Si la Prefectura de su cargo tiene fondos disponibles, puede invertir tres mil bolivianos en el camino al Quimome.—Gobierno tiene el propósito de llevar á término en el año esta importante obra.—Montes.—Capriles.—C. Pinilla".

De Ud. atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se insinúa que el camino de Yacuiba llegue directamente á Charagua.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 19 de abril de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de

Santa Cruz.

Señor:

He recibido con su atento oficio de fecha 29 del mes pasado la representación formulada por los comerciantes de esa plaza, en sentido de que el camino á Yacuiba pase directamente por Charagua, sin la desviación á Lagunillas.

Este Ministerio, como la Prefectura de su cargo, estima que las razones aducidas en dicha representación se hallan inspiradas por sentimientos de interés nacional

En consecuencia, este Ministerio comunicará oportunamente á Ud. la resolución que se tome al respecto, para la apertura del expresado camino.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se indica las condiciones en que puede abrirse el camino de San Ignacio al "Cafetal".

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 6 de marzo de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de

Santa Cruz.

Señor:

En vista de la propuesta que el Ingeniero danés señor Julio S. Bush, por intermedio de esa Prefectura, ha elevado á consideración del Ministerio de mi cargo, para la construcción de un camino carretero destinado á ligar el pueblo de San Ignacio con el punto denominado "El Cafetal", sobre el río Iténez y teniendo en cuenta la importancia de esta obra benéfica no sólo para la provincia de Velasco, sinó también para los intereses de gran parte de la región N.E. de la República, el Supremo Gobierno tiene el propósito de acometerla no excusando de su parte esfuerzo alguno para su atención pecuniaria y ecomendándola al señor Bush ú otra persona que ofreciese la garantía indispensable en las condiciones siguientes:

1ª El trabajo se efectuará de cuenta del proponente, por la cantidad de Bs. 40,000 calculada para el efecto.

2ª La entrega del camino se hará por el proponente, por secciones de á 8 leguas, cuyo importe parcial le será abonado por el Tesoro Nacional en vista del informe de un comisionado de esa Prefectura para la recepción de la sección concluida.

Sírvase dar conocimiento de las anteriores condiciones al proponente señor Julio S. Bush, á fin de que si la acepta, se proceda al otorgamiento de la escritura respectiva.

Soy de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles

Se apresuren los trabajos del camino de Cordillera á Chiquitos.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 6 de diciembre de 1905.

Al señor Prefecto del Departamento de

Santa Cruz.

Señor:

Se ha recibido en este Despacho su atento oficio de fecha 16 de noviembre último, que trascribe el que Ud. ha dirigido al Subprefecto de Cordillera, con motivo del camino que se abrirá para unir esa provincia con la de Chiquitos.

El Ministerio de mi cargo aprueba las determinaciones que contiene dicho oficio, y tomo nota de que esa Prefectura ha remitido al citado Subprefecto la suma de un mil bolivianos para la compra de víveres y herramientas para el personal de trabajadores del expresado camino.

Juzga también muy oportunas las órdenes comunicadas para emprender la obra á la posible brevedad sin admitir la excusa de la estación de aguas, y para que una vez terminado el trabajo, el personal íntegro pase á ponerse al servicio del ingeniero Gauthier, encargado de la construcción del camino de Puerto Suárez á Santa Cruz.

Saludo al señor Prefecto y me suscribo como su atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Camino al Chimoré

Se crea una Junta Directiva encargada de la dirección de los trabajos.

ISMAEL MONTES,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando.

Que los trabajos de canalización del río Rocha y de apertura del camino al Chimoré demandan la acción inmediata de Juntas Patrióticas que, en otras ocasiones, han dado satisfactorios resultados, consultando las necesidades locales y velando por la económica aplicación de los fondos destinados á este género de trabajos.

Decreto:

Artículo 1º—Créase en la ciudad de Cochabamba una Junta Directiva de los trabajos del camino al Chimoré y los defensivos del río Rocha, que se compondrá de tres miembros que desempeñarán sus funciones *ad honorem* y de un Secretario-Contador, rentado, nombrados todos por el Supremo Gobierno.

Art. 2°—La administración de los fondos destinados á dichas obras será de exclusiva incumbencia de la Junta Directiva, con las atribuciones siguientes:

Supervigilar los trabajos de canalización del río Rocha y de apertura del camino al Chimoré.

Recibir é invertir los fondos destinados á estos trabajos, que serán colocados por el Tesoro Nacional en el Departamental de Cochabamba, á medida que los trabajos lo requieran y conforme á las partidas que á ese objeto destina el Presupuesto Nacional.

Art. 3º—Las órdenes de pago serán expedidas por el Presidente de la Junta y autorizadas por el Secretario.

Art. 4.º—El ingeniero del Estado podrá asistir á las deliberaciones de la Junta, con voto consultivo, y los desacuerdos que pudieran surgir serán resueltos por el Supremo Gobierno.

Art. 5º—La Dirección podrá convocar á propuestas para la construcción total ó por secciones de dichas obras ó ejecutarlas por administración directa.

Art. 6º—La Dirección técnica es de exclusiva atribución del ingeniero ó ingenieros que dirijan estas obras.

Art. 7º—Los haberes correspondientes á los ingresos, así como los del Secretario-Contador y los desembolsos ocasionados por el servicio de oficina, serán imputados al item que reconoce la ley del Presupuesto Nacional para los trabajos de canalización y apertura del camino al Chimoré, respectivamente.

El Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado de la ejecución y cumplimiento de este Decreto.

Es dado en la ciudad de La Paz, á los 23 días del mes de enero de 1905.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.

Se organiza la Junta directiva del camino al Chimoré y defensivos del Rocha.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 22 de enero de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de

Cochabamba,

Señor:

Tengo el agrado de remitir á Ud., adjuntos al presente oficio, los nombramientos expedidos por el Supremo Gobierno á favor de los ciudadanos Julio Rodríguez, Daniel Salamanca y Luís F. Guzmán, que junto con un Secretario, que será designado por el Gobierno, deberán componer la Junta Directiva de los trabajos del camino al Chimoré y los defensivos del Rocha, haciéndose cargo de la administración de los fondos destinados á tales obras y para cuyo efecto deberá la autoridad de Ud. impartir las instrucciones precisas, informando, al mismo tiempo, que este Ministerio ha comisionado al ingeniero norte americano Mr. Pease; para encargarse de los trabajos del río Rocha, y que destinará, próximamente, á los del camino, á un ingeniero de reconocida competencia. Los haberes de dichos ingenieros deberán pagarse con los fondos asignados para los trabajos del Rocha y el camino al Chimoré, respectivamente.

En esta virtud. la mencionada Junta Directiva administrando los fondos, podrá, si lo tiene á bien, convocar á propuestas para la construcción total ó por secciones de dichas obras ó llevarlas á cabo por administración directa, con sólo la salvedad de que la dirección técnica será de exclusiva atribución de los ingenieros comisionados. En este sentido, acompaño también al presente oficio la propuesta formulada por el ingeniero Luís García Mesa, para la construcción del camino al Chimoré.

Sírvase Ud., igualmente, dar á la publicidad el decreto adjunto, que en esta misma fecha ha tenido por conveniente dictar el Supremo Gobierno, organizando la Junta y señalando sus facultades.

Dios guarde á Ud.

Aníbal Capriles.

Se anuncia el estudio del camino del Arepucho.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, enero 20 de 1906.

Al señor Presidente de la Junta de Caminos de Yungas de la provincia de—

Totora.

Señores:

Recibí su atento oficio de fecha 6 del mes en curso en el que se sirve Ud insinuar se mande un ingeniero que se encargue del estudio del camino de esa capital al Arepucho, por Montepunco.

El Gobierno se complace por la actividad que manifiesta la Junta que Ud. preside, y con la mejor buena voluntad secundará sus propósitos. Fué sensible que el ingeniero Weiss, por motivo de enfermedad no hubiese podido regresar á hacer el reconocimiento técnico del mencionado camino.

El ingeniero que se encargue de los trabajos del camino al Chimoré será comisionado para efectuar el estudio indicado por Ud.

Quedo de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Informe del Ingeniero señor Arturo Weiss.

Señor don Aníbal Capriles, Ministro de Gobierno y Fomento.

Presente.

Señor Ministro:

En conformidad con las instrucciones recibidas, me permito ma-

nifestarle que practicado un examen y estudio prolijos del camino en proyecto entre Cochabamba y el puerto proyectado sobre el río Chimoré, é indico los siguientes cambios, como requisitos esenciales para un camino por el cual pueden viajar sin peligro tanto las personas como los animales.

Desde que parte el camino de Cochabamba hasta donde entra el río Rocha, se extiende á lo largo de este río, y está protejido de él por un dique construido con ese objeto.—(Véase dibujo "A").

Una vez que entra en el lecho del río Rocha continúa por éste por cerca de 1,500 pies, hasta que llega al lado opuesto, donde vuelve á tomar terreno más alto como se vé en el dibujo "B".

Como las aguas del río Rocha, según las informaciones que he obtenido, no sube más de tres pies, y además, como el cauce tiene suficiente declive aquéllas bajan rápidamente; por esto no es un inconveniente dejar el camino tal como se halla ahora.

Desde este punto hasta un sitio cerca de una milla al Oeste del pueblo de Sacaba, el camino está colocado en muy buena posición sobre un plano alto. Desde este punto, cerca de una milla al Oeste de Sacaba, entra en el río Rocha y atraviesa su cauce hasta que se llega á la confluencia de los ríos Sacaba y Chimboco, de allí toma el lecho del río Sacaba hasta entrar al pueblo del mismo nombre, cerca de 500 pies más arriba.

De las informaciones que he obtenido, se desprende que es imposible atravesar esta parte del camino, es decir, desde el punto en que se entra en el río Rocha hasta que se llega á Sababa, en la estación de lluvias, con motivo de la gran cantidad de agua que corre por el río. La implantación del camino en éste está pues en contra de las condiciones que debe tener un buen camino.

Esta falta se puede remediar muy fácilmente y á muy poco costo, colocando el camino en el costado occidental de río Rocha hasta que se encuentra el río Chimboco.—(Véase dibujo "C").

En este sitio el río Chimboco tiene cerca de 400 pies de ancho y se podría llegar al pueblo de Sacaba ventajosamente, sin dificultad, y sin peligro de pérdida de vidas ó cargas.

Desde el punto donde empieza el camino nuevo, una legua al Este de Sacaba, hasta la cima de Vera-Cruz, encontré que en muchos lugares la superficie del camino se halla en malas condiciones; y también en diversos puntos los declives en los cortes no se han construido en conformidad con las condiciones del terreno, lo que ocasiona grandes derrumbes de tierra y rocas sobre el camino.

Entre estos dos puntos, en algunos lugares, especialmente en los costados pendientes de los cerros, el camino no es suficientemente ancho, pues no da lugar á que pasen dos coches yendo en direcciones contrarias, lo que es un obstáculo serio á la rapidez y seguridad de los viajes. El arreglo de estos malos pasos es muy necesario, pues en las actuales condiciones del camino se ocasionarían grandes demoras, y probablemente estarían en peligro los vehículos que trataran de cruzarse en esos lugares.

No es necesario incurrir en grandes gastos aumentando el ancho del camino en todos los puntos en que es muy angosto, sino so-

lamente en ciertos lugares, por ejemplo, cada 500 pies, y esto puede hacerse fácilmente.

De la cima de Vera-Cruz hasta el punto donde están los trabajos de construcción, la implantación del camino es extremadamente mala y peligrosa para viajar, debiéndosele abandonar.

Por medio de 14 ó más vueltas, cuyas curvas son extremadamente difíciles y peligrosas de pasar, se llega al punto denominado Málaga.

De Málaga el camino continúa bajando en zig-zags por el costado de la montaña hasta llegar á un punto cerca de dos millas de Inca-Corral, aquí terminan los trabajos de construcción.

Desde Vera-Cruz el camino no se halla completamente construido pues en algunos lugares se convierte en un pequeño sendero cortado á lo largo de la ruta en proyecto, ó colocado con el objeto de unir dos puntos distantes del camino.

Debido á estas circunstancias, al presente, no es posible el tráfico de vehículos.

Los derrumbes son frecuentes y generalmente se producen después de fuertes lluvias; donde quiera que ocurren, la superficie del camino queda cubierta totalmente con rocas y tierra, lo que hace que el camino sea impasable.

Estos derrumbes ocurren inesperadamente, lo que hace que el camino sea extremadamente peligroso, hallándose las vidas tanto de los hombres como de los animales en peligro inminente.

Debido á las brumas que constantemente cubren esta región, el terreno se mantiene contínuamente húmedo y no hay suficiente tiempo para que se seque, estas condiciones producen aquellos fuertes derrumbes.

No se podría cambiar esta situación sino con un enorme gasto de parte del Gobierno, y para mantener el camino actual se necesitaría tener constantemente una cuadrilla de trabajadores de 50 hombres al menos. Después de un cuidadoso reconocimiento del terreno á cada lado de Vera-Cruz, he encontrado que el paso presente es el único paso natural que existe en la cordillera, y para obtener un buen camino desde este punto hasta Inca-Corral, considero que lo más conveniente sería seguir á lo largo del costado de la montaña cruzando el río de Málaga (como está indicado en el dibujo "D"), y continuar hacia abajo por la margen Este del río Málaga hasta llegar á un punto cerca de Inca-Corral, cruzando el río de Málaga otra vez en aquel sitio.

Aún cuando esta ruta es más larga, se evitaría siempre el peligroso camino que se ha construido ahora, y haciendo algunos desarrollos se podría obtener fácilmente la gradiente máxima del 6 %.

La construcción de este camino será un gasto adicional para el Gobierno, pero este costo se compensaría cuando se compare con los gastos de mantener el camino presente.

Desde Inca-Corral hata Locotal es prácticamente imposible construir el camino siguiendo la ruta indicada al presente.

El camino actual tiene de 3 á 10 piés de ancho, en algunos lugares su gradiente llega aproximadamente á un 30 %, gradiente que no permite el tráfico de vehículos. Como á media legua de Inca-

Corral, en Incachaca, el camino actual por medio de una serie de zig-zags en los costados de los cerros, llega al río de Málaga, lo cruza por medio de un pequeño puente y continúa después subiendo y bajando los costados de la montaña hacia el lado Este del río Málaga y del río Paracti hasta que llega á Locotal, una distancia de 2 leguas.

He encontrado que desde Inca-Corral, sobre el costado Este del río de Málaga, existe un terreno ó falda que se extiende en la montaña hasta cerca de la confluencia de los ríos Málaga y Paracti.

Siguiendo ésta y cruzando el río de Málaga (como se indica en el dibujo "E"), y continuando hacia Locotal á una elevación conveniente. por encima de las más altas crecientes del Paracti, para evitar trabajos difíciles que se podrían encontrar, creo que sería posible obtener un buen camino con una gradiente máxima de cerca de 5 %.

De Locotal, el camino actual, por medio de una serie de subidas y bajadas llega á un punto entre Anchumayo y el Sillar, á una elevación de 2,500 pies, en esta parte hay lugares con una gradiente hasta de 50 % y continúa así hasta el río Minas-Mayo.

La distancia entre esos dos puntos por el camino actual es de cerca de 7 leguas, y debido á estas fuertes gradientes sería imposible construir un camino que se conformara con los planos del camino en proyecto; y para cambiar el camino de manera que tuviera todas las condiciones y requisitos de uno bueno, el costo sería inmenso, y no lo podría soportar el Gobierno porque no sería posible reembolsarse del dinero gastado en reparaciones indispensables, dentro de un término racional. Después de un prolijo estudio, he encontrado que la ruta mejor y más corta entre estos puntos es bajando por el costado Este del río Paracti y cruzando el Río Ronco cerca de la confluencia con el río Paracti, y desde este punto bajando de la misma manera el río Paracti hasta el río Minas-Mayo, después cruzando este río en un punto próximo á su confluencia con el río Pará.—(Véase dibujo "F").

La ruta, siguiendo esta dirección, sería mucho más corta porque es posible determinar desde el río Paracti la situación de Locotal que se halla á 5 leguas distante; esta ruta costaría mucho menos que la otra siguiendo la dirección en proyecto.

Siguiendo el río de la manera indicada en el dibujo "F" es posible obtener un buen camino entre estos puntos con una gradiente máxima de 4 %,

Del río Minas-Mayo hasta el río Cristal-Mayo, el camino actual usado por los arrieros continúa haciéndose por medio de subidas y bajadas en algunos lugares alcanzan á una gradiente de 50 %,

Estas fuertes subidas tienen en algunos lugares una elevación de 500 á 600 pies, para evitarlos sería necesario seguir la margen del río Paracti á una elevación de 10 ó 15 pies por encima de la línea de sus más fuertes corrientes.

Siguiendo esta indicada será posible evitar muchos trabajos difíciles que se encontrarían que se lleve el camino á alguna altura en los costados de la serranía.

Desde el río Cristal-Mayo hasta el río de San Antonio el camino actual es sólo un sendero que va haciendo zig-zags á través del

bosque, y subiendo en algunos lugares á alturas de 150 á 200 pies sobre el río Juntas, y volviendo á bajar hasta encontrar de nuevo este río. El camino entre estos puntos se halla en muy malas condiciones, en algunos lugares hay agujeros de dos á tres pies de profundidad llenos de barro y agua y por los que tienen que pasar las mulas al hacer este trayecto.

Debido á las malas condiciones de este camino los arrieros prefieren bajar por el río Juntas hasta el río San Antonio, prefiriendo cruzar este río donde quiera que sea posible, antes de seguir el camino actual, á pesar de que hay peligro para sus mulas.

Para evitar estos malos lugares sería necesario construir un camino por la margen Este del río Juntas para alguna distancia á fin de aprovechar del terreno sólido.—(Véase dibujo "G").

Siguiendo á lo largo del río Juntas en la forma indicada se podría obtener fácilmente desde el río Minas-Mayo hasta el río de San Antonio un máximo de gradiente de 0.75 %.

Sería tambien muy conveniente despejar el terreno y los árboles y matorrales en una distancia de 100 pies á cada lado del camino para que la superficie de éste pueda secarse convenientemente.

A no ser que se haga ese trabajo para mantener la superficie del camino no podrá llegar á ser suficiente sólido, debido á las fuertes lluvias que caen á intervalos frecuentes, el agua se acumulará en algunos lugares; esto se podría evitar haciendo que la superficie del camino reciba toda la fuerza del sol.

Llegando á la margen Oeste del río San Antonio se alcanza el límite de las serranías y desde el lado Oriental se entra en las tierras bajas cubiertas de densas selvas y muchos matorrales.

Debido á que una vasta área del campo hecha sus aguas en el río de San Antonio, en la estación de lluvias las crecientes de este río son enormes, especialmente después de fuertes lluvias en la cordillera.

Como el río de San Antonio tiene cerca de 600 á 1,000 pies de ancho sería necesario gastar una fuerte suma de dinero para ponerle un puente, y éste habría que construirlo de tal manera que pudiera resistir la presión del agua durante las grandes crecientes, solo así sería útil á su objeto.

La única alternativa que queda es la de vadear el río cuando las aguas están bajas, y empalmar canoas para trasportar la carga durante la época de las crecientes. Actualmente este es el único medio de cruzar el río y por consiguiente habría que buscar el mejor sitio para establecer el vado y facilitar su paso.

Un sitio muy á propósito para esto se halla en la confluencia de los ríos de San Antonio y Paracti, el cual proporcionaría todos los requisitos necesarios.

De la margen oriental del río de San Antonio existen dos vías hasta el Chimoré. la una yendo directamente del río de San Antonio á Puerto Aguirre en el río Chimoré, y la otra desde el río de San Antonio hasta la confluencia de los ríos Jota y Chimoré.—(Véase dibujo "H").

La segunta ruta es la preferible, porque es más corta y tiene

la ventaja de cruzar los ríos Coni y Eñe en la parte alta de sus cursos, circunstancia muy importante en consideración á que se puede obtener un paso corto, lo que haría que el costo de los trabajos no fuera excesivo.

Con motivo de la gran cantidad de agua que llevan estos ríos en todo tiempo, la mejor manera de pasarlos sería por medio de puentes; y sería lo más conveniente elejir los lugares más angostos para poner los puentes, por consiguiente es muy esencial cruzarlos en la parte alta de su curso donde apuellas condiciones son favorables.

El río Coni, en el punto donde se le pasa ahora, tiene cerca de 150 á 200 pies de ancho y cerca de 3 pies de agua durante la estación seca, y cerca de 10 á 12 en la época de crecientes.

El río Eñe, donde se le pasa ahora, tiene cerca de 100 á 150 pies de ancho y lleva cerca de 2 pies de agua en la estación seca mientras que en la época de creciente alcanzan hasta cerca de 8 á 10 pies. Los puentes más sencillos y de menos costo que se podrían construir para pasar estos ríos y que pudieran soportar la presión del paso de la carga serían sencillamente los puentes construidos de madera.

Estos puentes podrían construirse también de acero ó madera ó de ambas cosas, pero debido al costo que tendría un puente de acero y á los gastos que habrían necesidad de hacer para trasportar el material por tan larga distancia, el empleo de esta clase de puentes no podría ser considerado.

El uso de puentes de madera sencilla sería mucho mejor y menos costoso debido á la gran cantidad de madera que se encuentra á mano y que podría utilizarse para la construcción de ellos.

Después de cruzar el río Eñe es posible llegar al río Chimoré sin encontrar dificultad alguna. Este río se le puede navegar fácilmente, porque según las informaciones tomadas de los indios Yuracarés, siempre tiene al menos 6 pies de agua, siendo suficientes 2 pies para el viaje de las lanchas que se emplean en el trasporte de la goma desde los lugares de donde se le obtiene.

En la confluencia de los ríos Jota y Chimoré, el río Chimoré contiene siempre de 6 á 10 pies de agua en la estación seca, y de 13 á 14 en la época de las crecientes.

Este lugar tiene todas las condiciones esenciales para un buen puerto, porque el terreno es bastante alto y no tiene cortes.

En el río existen algunos troncos que debían ser removidos para facilitar la navegación.

El Puerto Aguirre se halla á dos ó tres leguas más abajo de la confluencia de los ríos Jota y Chimoré, sobre este río. El río en este punto es muy profundo y tiene la ventaja sobre el primer lugar de tener un curso limpio, pero como los troncos se pueden remover fácilmente éste no sería un inconveniente que no se pudiera salvar.

Me permito someter este informe con los dibujos que le acompañan.

Soy de Ud. muy respetuosamente, su atento y seguro servidor.

Arturo Weiss,
Ingeniero Ayudante.

Camino de San Ignacio al Cafetal

Se comunican instrucciones para su apertura.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.— La Paz, 6 de marzo de 1905.

Al señor Prefecto del Departamento de

Santa Cruz.

Señor:

En vista de la propuesta que el Ingeniero danés señor Julio S. Bush, por intermedio de esa Prefectura, ha elevado á consideración del Ministerio de mi cargo, para la construcción de un camino carretero destinado á ligar el pueblo de San Ignacio con el punto denominado "El Cafetal", sobre el río Iténez y teniendo en cuenta la importancia de esta obra benéfica no sólo para la provincia de Velasco, sinó también para los intereses de gran parte de la región N.E. de la República, el Supremo Gobierno tiene el propósito de acometerla no excusando de su parte esfuerzo alguno para su atención pecuniaria y ecomendándola al señor Bush ú otra persona que ofreciese la garantía indispensable en las condiciones siguientes:

1ª El trabajo se efectuará de cuenta del proponente, por la cantidad de Bs. 40,000 calculada para el efecto.

2ª La entrega del camino se hará por el proponente, por secciones de á 8 leguas, cuyo importe parcial le será abonado por el Teso-

ro Nacional en vista del informe de un comisionado de esa Prefectura para la recepción de la sección concluida.

Sírvase dar conocimiento de las anteriores condiciones al proponente señor Julio S. Bush, á fin de que, si la acepta, se proceda al otorgamiento de la escritura respectiva.

Soy de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles

Camino de Yacuiba á Lagunillas

Convocatoria á propuestas.

ISMAEL MONTES,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que la Ley del Presupuesto Nacional vigente reconoce una partida para la construcción de un camino de Yacuiba Lagunillas;

Que el comercio de los Departamentos de Tarija, Chuquisaca y Santa Cruz demanda la urgente apertura de esta vía;

Que es de necesidad inaplazable complementar esta primera sección con la segunda cuyo punto terminal es la ciudad de Santa Cruz.

Decreto:

Artículo 1º—Se convoca á propuestas para la construcción de un camino carretero de Yacuiba á Santa Cruz, pasando por la misión de San Francisco Solano, hoy Villa Montes, y Charagua con ramal á Lagunillas desde este último punto.

Artículo 2º—Las propuestas se presentarán en pliego cerrado en el Ministerio de Fomento hasta el 1º de agosto próximo para su consideración en Junta Nacional de Almonedas, debiendo expresarse en ellas el tiempo en que ha de terminarse la obra, la garantía que se ofrezca para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se

imponga al concesionario, y todas las condiciones de detalle que permitan apreciar cada propuesta para aceptar la que encierre mayores ventajas. Los proponentes deberán hacer sus cálculos tomando como base la cantidad de treinta y dos mil bolivianos que para esta vía reconoce el Presupuesto de la presente gestión.

El señor Ministro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente decreto.

Dado en la ciudad de La Paz, á los 5 días del mes de junio de 1906.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.

Camino del Carmen á Mercedes

Propuesta de los señores Carmelo Flores y Cirilo Mélgar.

PREFECTURA Y COMANDANCIA GENERAL DEL DEPARTAMENTO.—Santa Cruz, abril 20 de 1906.

Al señor Ministro de Gobierno.

La Paz.

Señor:

En fecha 25 del presente dirigí á ese Ministerio el siguiente telegrama que trascribo y ratifico:

Abril 25 de 1906.—Señor Ministro de Gobierno.—La Paz.—Por ser de interés general para la Provincia de Velasco, y no reportar ninguna erogación por el Erario y siendo necesario aprovechar la oportunidad, me permito trasmitirle la solicitud de los señores Flores y Mélgar, para que si tuviera á bien aceptar el señor Ministro, se sirva comunicarme por telégrafo.—Los suscritos, propietarios establecidos, en la jurisdicción, conocida con el nombre de "Mundos Nuevos", ante Ud. con todo respeto decimos: que el actual trayecto de caminos, que media entre los puntos denominados "El Carmen, Magueses y Mercedes", ofrece en la estación de lluvias insuperables dificultades para comunicarnos con este pueblo, porque el actual trazo del camino, fué hecho por terrenos inundadizos, que impiden por completo el tránsito en dicha estación.—Con el objeto único y general de salvar estas dificultades, hemos estudiado, y llevado á cabo, el trazo de un camino carretero, que partiendo del punto del Carmen, la mayor parte por terrenos del Estado, termine en el punto de Mercedes, empalme en la

boca del monte.—El terreno en que está trazado dicho camino, es alto, no ofrece ninguna dificultad para el viajero, peligro alguno para el trasporte de cargas en carro, tampoco perjudica á ningún tercero, porque el trayecto que recorre, es completamente desierto, y sin perjuicio de ningún propietario de aquellos habitantes.—Para llevar á cabo este trabajo, nos comprometemos verificarlo á costa de nuestro peculio, sin exigir del Fisco ninguna remuneración. Esa Subprectura comprenderá la importancia de esta medida, que tan sólo tiene por objeto mejorar el servicio público de aquella localidad.—Como bien puede suceder, que los pocos brazos con que contamos, para nuestros trabajos agrícolas y de pastoreo de ganado vacuno, no sean suficientes para llevar á cabo la obra merituada; pedimos al señor Subprefecto, se sirva favorecernos con el trabajo de los jornaleros disponibles de aquella localidad, comprometiéndonos abonarle el pré diario de veinte centavos y la alimentación precisa: Será justicia.—San Rafael, marzo 13 de 1906.—Carmelo Flores.—Cirilo Mélgar.—San Ignacio, abril 14 de 1906.—Elévese á conocimiento del señor Comandante General para los fines consiguientes.—F. Cuenca.—Salud.—Rojas.

Que tengo á bien ratificar á Ud. repitiéndome su obsecuente servidor.

Rosendo R. Rojas.

Autorización para aceptar la propuesta Flores y Mélgar.

Prefecto Santa Cruz.

Queda Ud. autorizado para aceptar propuesta Flores y Mélgar, cuidando de que no se imponga al comercio de la provincia gavela alguna ni obstrucción intereses generales y proporcionándoles en cambio á empresarios jornaleros disponibles en condiciones que solicitan.

Abril 27.

Capriles.

Otros caminos

Se comunican instrucciones al ingeniero Knaudt para la inspección del camino.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 21 de noviembre de 1905.

Al señor Ingeniero Nacional, señor Julio Knaudt.

Presente.

Señor:

Con fecha de ayer se ha dictado la resolución que en copia legalizada le incluyo. En conformidad á lo dispuesto en ella, sírvase Ud. efectuar, dentro del plazo fijado, el estudio de la primera subsección del camino á Puerto Pando, que según aviso de la Empresa constructora se halla terminado.

El informe que Ud. eleve deberá sujetarse á las cláusulas contenidas en la Suprema Resolución de 22 de marzo, que registra el número de "El Estado" que también le incluyo.

La cláusula 8ª de la mencionada resolución fué modificada por la igual de 26 de abril del año en curso, que encontrará Ud. adjunta, cuya cláusula 2ª dispone que los distintos puentes que han de tenderse en los ríos que corta el camino debe ser de material de fierro.—El representante de la Empresa concesionaria, ha hecho presente al Gobierno que no habiendo llegado aún de Europa dichos puentes, han sido colocados provisionalmente, otros de material de madera, que tienen la suficiente consistencia.

La cláusula 2ª del contrato fija el precio de dos mil quinientos bolivianos por kilómetro para todas las subsecciones. Como en la

primera de éstas, se halla sustituido el material de los puentes colocados, formulará Ud. un presupuesto del costo de ellos, el que debe descontarse del precio señalado en la expresada cláusula 2ª, informando acerca de su solidez ó de la conveniencia de que ellos sean precisamente de material de fierro.

Informará Ud. además, si se ha dado cumplimiento á la cláusula 13ª del contrato, relativa al trazo de la segunda sección del camino.

Como Ud. ha hecho el estudio de esta vía y formulado el presupuesto correspondiente, espero que desempeñará esta comisión con el éxito con que siempre ha respondido Ud. á la confianza que el Gobierno ha dispensado á su competencia.

Soy de Ud. atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Carreteras

Se convoca á propuestas.

ISMAEL MONTES,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando.

Que no han sido aceptables, á juicio de la Junta Nacional de Almonedas, reunida el día 16 del corriente, las condiciones en que se han formulado las propuestas para el servicio de diligencias entre las ciudades de Sucre y Potosí.

Decreto:

Artículo 1º—Se convoca á propuestas para el servicio de la carretera entre las ciudades de Sucre y Potosí.

Art. 2º—Dichas propuestas se presentarán en pliego cerrado en el Ministerio de Gobierno y Fomento hasta el 1º de marzo próximo á horas 2 de la tarde, para su consideración por la Junta Nacional de Almonedas.

Art. 3º—Las propuestas se sujetarán á las siguientes bases principales:

a) Se indicará precisamente la forma en que ha de comprobarse la buena calidad de los coches y carros como formalidad previa para la extensión de la respectiva escritura;

b) El contrato durará cuatro años y el proponente se obligará á hacer el servicio de diligencias hasta Uyuni, inmediatamente que esté lista la vía carretera en actual construcción. Desde esa fecha el proponente percibirá un recargo en la subvención, proporcional á la

distancia aumentada y al tráfico. Cuando se instale la línea férrea á Potosí fenecerá el contrato respecto á la carretera en esa sección, subsistiendo, únicamente, en la de Sucre á Potosí;

c) Durante el contrato se hará un viaje cada semana, debiendo los coches de pasajeros tener capacidad lo menos, para cinco personas y los carros de carga y equipajes para un peso de, lo menos, doce quintales;

d) Habrá un carro especial para el correo ordinario, por el cual se recargará equitativamente la subvención, debiendo trasportarse gratis las valijas y al conductor de ellas;

e) El concesionario se obligará á instalar estaciones con unas tres habitaciones cómodas en las condiciones que se detallarán en la propuesta;

f) El que se obligue á hacer el servicio de diligencias se sujetará al pago de multas por las faltas en que incurriere á juicio de la Prefectura ó del Gobierno, así como á las responsabilidades por extravío de equipajes ó cargas y otras obligaciones que nacen de la naturaleza misma del contrato.

El Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado de la ejecución y cumplimiento de este Decreto.

Es dado en la ciudad de La Paz, á los 26 días del mes de enero de 1906.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.

Se acepta la propuesta del señor J. Vargas Bozo.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 5 de marzo de 1906.

Vistos, en Junta Nacional de Almonedas las propuestas presentadas para el servicio de diligencias y trasporte de valijas de correspondencia entre las ciudades de Sucre y Potosí, considerando: que de las dos que han sido presentadas, la del señor Jorge Vargas Bozo ofrece mayores ventajas á los intereses fiscales y particulares; de conformidad con el dictamen de la Comisión *ad hoc* nombrada para el efecto, *se resuelve:* aceptar la propuesta del señor Jorge Vargas Bozo en las condiciones siguientes:

1ª El concesionario se obliga á hacer el servicio de diligencias de pasajeros entre Sucre y Potosí, semanalmente, y en dos días, con su respectivo carro de equipajes, conducidos por áurigas expertos que presten toda seguridad á los pasajeros.

2ª La línea será dotada con el suficiente número de coches, carricoches y animales; debiendo tener los coches de pasajeros por lo

menos seis asientos y los carricoches la capacidad suficiente para cargar doce quintales. La comprobación del material se hará previamente por una comisión especial por la autoridad que designe el Gobierno y en la forma que determine.

3ª La tarifa será de veinte bolivianos por pasajero y cuatro bolivianos por quintal de equipaje; cada pasagero tendrá derecho para llevar gratuitamente, hasta veinticinco libras de equipaje. Por los coches expresos se pagará el doble de tarifa.

El mantenimiento y conservación del camino carretero correrá á cargo del Gobierno, conforme á la ley de prestación vial, y el concesionario podrá suspender el servicio de diligencias, sin responsabilidad alguna, en el momento que se haga intransitable dicho camino. El servicio comenzará tan pronto como se notifique al concesianario estar expedita la vía carretera.

4ª Las estaciones se establecerán por cuenta del concesionario, cuando menos con tres habitaciones cómodas, teniendo derecho á hacer uso de las postas en actual servicio.

5ª El concesionario será responsable del extravío de equipajes y encomiendas, que se le entreguen conforme á las disposiciones que establezca, así como de las emergencias consiguientes á este contrato, excepto en los casos fortuitos ó de fuerza mayor, previstos por las leyes. Se obliga también el concesionario al pago de multas por las faltas en que incurriere á juicio del Gobierno, no debiendo en ningún caso pasar ellas de cincuenta bolivianos.

6ª El concesionario se obliga á hacer una rebaja del 25 °/₀ para el trasporte de funcionarios públicos y sus equipajes, cuando éstos viajen en comisión del servicio público.

7ª El concesionario se obliga también á establecer el servicio de correos entre las expresadas ciudades de Sucre y Potosí, entendiéndose que trasladará semanalmente los correos ordinarios e intermedios. Esta obligación de trasladar los correos será permanente, debiendo verificarse la traslación indicada, en mulas, en las época de la interrupción del tráfico por el mal estado del camino. La Dirección General de Correos fijará el itinerario respectivo.

8ª El Gobierno subvencionará al concesionario por ambos servicios, el de diligencias y trasportes de correos, con la suma de *veinte mil bolivianos* anuales, pagaderos por semestres anticipados.

9ª La Dirección General de Correos dictará las prevenciones complementarias que sean precisas para precautelar la entrega, recepción y trasporte de las valijas de correspondencia.

10ª El presente contrato durará cuatro años, que se computará desde el día en que se firme la respectiva escritura pública,

11ª Al fiel cumplimiento de este contrato y á las responsabilidades emergentes, quedan reatados todo el material rodante, animales y enseres de la empresa que haga los servicios indicados; debiendo entenderse, además, que el concesionario acepta en todas sus partes las bases fijadas en el Supremo Decreto de convocatoria de 26 de enero del corriente año.

12ª El servicio de diligencias hasta Uyuni se establecerá siempre que el camino carretero se encuentre expedito para rodados y no ofrezca peligro alguno.

Regístrese, trascríbase al Tesoro Nacional y pasen estos obrados á la Notaría de Hacienda para que se extienda la correspondiente escritura pública, que deberá suscribirse por el Director del Tesoro Nacional y el Fiscal de Gobierno en representación del Fisco.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se anuncia la remisión de fondos para la continuación de los trabajos.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 22 de febrero de 1906.

Al señor Subprefecto de la Provincia de Porco.

Uyuni.

Señor:

Recibí su atento oficio de fecha 10 del corriente, y deferente á su insinuación este Ministerio ordenará próximamente, el pago de Bs. 5,000 destinados á atender el trabajo del camino de esa ciudad á Potosí, pudiendo cubrir con parte de esa suma el préstamo negociado por esa Junta de caminos.

El Gobierno ha de continuar en el presente año los trabajos del expresado camino, que conceptúa de vital importancia para ese Departamento.

Refiriéndome á la última parte de su citado oficio, por telegrama de fecha de ayer le indiqué elevara Ud. el presupuesto de la obra de construcción del palacio de gobierno de esa ciudad, el que espero recibir en el próximo correo, á fin de que se dicte la correspondiente aprobación.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se anuncia la remisión de fondos para la reparación del camino.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 27 de marzo de 1906.

A los señores Feliciano Abastoflor y R. A. de la Quintana, HH. Representantes del Departamento de Potosí.

Potosí.

Señores:

Me he informado del tenor de la atenta comunicación de ustedes de fecha 17 del mes en curso, en la que se sirven insinuar el pago de la subvención de Bs. 20,000 que el Presupuesto Nacional reconoce para la reparación del camino carretero entre esa ciudad y la de Sucre.

En respuesta, me es grato anunciar á ustedes que dicha suma ha de ponerse, por mitad, á disposición de las Prefecturas de Sucre y Potosí, para que simultáneamente emprendan la refacción del expresado camino.

Con sentimientos de distinguida consideración, soy de ustedes atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se acepta la propuesta del señor Santiago K. Hutcheon.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 20 de diciembre de 1905.

Vistos, en Junta Nacional de Almonedas, las propuestas presentadas para el servicio de diligencias y trasporte de valijas de correos entre Viacha y Oruro, Considerando: que de las tres que han sido presentadas la del señor Santiago K. Hutcheon ofrece mayores ventajas; de conformidad con el dictamen de la comisión *ad-hoc*, nombrada para el efecto, se resuelve aceptar la propuesta del señor Santiago K. Hutcheon, en las condiciones siguientes:

1ª—La empresa concesionaria se obliga á hacer el servicio de diligencias entre Viacha y la ciudad de Oruro, pasando por Sicasica,

con el número suficiente de coches y carretas de equipaje de carga, conducidos por áurigas expertos que presten toda seguridad á los pasajeros. Este servicio se hará desde el 1º de enero de 1906.

2ª—El servicio se hará bisemanalmeute, empleándose dos días de Viacha á Oruro y viceversa, llegando el primer día á la estación intermedia de Sicasica, donde la empresa establecerá un hotel con buenos alojamientos.

3ª—Las diligencias partirán de Viacha y Oruro en conexión con los trenes del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

4ª—La empresa cobrará por pasaje en coche de Viacha á Oruro, y viceversa, *veinticinco bolivianos* (Bs. 25.00], y de Sicasica á cualquiera de estos dos puntos, *quince bolivianos* (Bs. 15.00); teniendo derecho cada pasajero para llevar, gratuitamente, hasta veintico libras de equipaje. El excedente se cobrará á razón de Bs. 7.00 por quintal español. La empresa llevará, para cada pasajero en el carro que acompañe á la diligencia, por lo menos dos quintales de equipaje.

5ª—Además de la diligencia ordinaria, pondrá á disposición del público, un servicio de coches expresos, cobrando Bs, 50.00 por asiento en coches de tres ó más asientos, y un precio convencional si el coche fuere de menos de tres asientos.

6ª—El Gobierno subvencionará á la empresa por este servicio con la suma de Bs. 6,000 anuales, cuyo pago se hará por semestres anticipados. La falta de pago de esta subvención eximirá á la empresa de toda obligación, la que garantiza el cumplimiento de las cláusulas de este contrato con sus bienes y especialmente, con el material rodante, animales y demás existencias del servicio y propiedad de la empresa.

7ª—El Gobierno procurará que el camino de Viacha á Oruro sea reparado y conservado en las mejores condiciones; debiendo la empresa, en casos de deterioro de la vía, dar aviso oportuno á las autoridades respectivas.

8ª—El Gobierno mandará inspeccionar, siempre que lo tenga por conveniente, el material rodante, las existencias y animales del servicio, á fin de que se proporcione á los pasajeros la seguridad y comodidad necesarias.

9ª—La empresa se obliga á prestar todas las facilidades posibles, por los precios de tarifa, para la traslación de los representantes nacionales, cuando éstos tengan que concurrir al Congreso, dándoles preferencia á cualesquier otros pasajeros, ó en su caso, coches expresos, por la tarifa ordinaria de expresos.

10ª—La empresa se obliga, igualmente, á hacer una rebaja del 25 % para el trasporte de funcionarios públicos y sus equipajes, cuando éstos viajen en comisión del servicio público.

11ª—La empresa hará también el servicio de correos de La Paz á Oruro y viceversa mientras se establezca la conexión con el Ferrocarril de Guaqui, en la sección de esta ciudad á Viacha, trasportando en los correos ordinarios las valijas que no excedan de 20 quintales de

peso. La Dirección General de Correos fijará los días de partida y llegada de los respectivos correos.

12ª—Los conductores de valijas están obligados á trasportar, de una oficina á otra, así como de las receptoras intermedias, los valores que reciban de los Administradores de Correos, bajo las formas y seguridades de ley y siendo responsables hasta el monto prescrito por la tarifa postal inserta en el Reglamento General del ramo.

13ª—Toda entrega de correspondencia, impresos ó encomiendas se hará por las oficinas postales en sacos cerrados y sellados, con la anticipación conveniente, á la hora de la partida de los coches.

14ª—Por el servicio postal, el Gobierno abonará la suma de Bs. 30,000 anuales, siempre que la carga no exceda de veinte quintales españoles de peso en cada correo, debiendo pagar á razón de Bs. 8.00 por cada quintal de exceso.

15ª—Las postas pertenecientes al Estado, en el trayecto de la carretera y la de la ciudad de Oruro, podrán ser ocupadas por los empleados y los animales de la empresa y los maestros de postas les prestarán servicios por sus justos precios.

16ª—La Dirección General de Correos dictará las prevenciones complementarias que sean precisas para precautelar la entrega, recepción y trasporte de las valijas de correspondencia. La empresa llevará en las diligencias y carros-correos un buzón á cargo del conductor para facilitar al público el envío de la correspondencia á última hora.

17ª—Cualquiera falta de la empresa en el cumplimiento de las condiciones estipuladas en este contrato, dará lugar á una multa, cuyo máximum será de *doscientos bolivianos* y el mínimum de *veinticinco bolivianos.*

18ª—El Supremo Gobierno concede á la empresa carretera la trasmisión gratuita de partes telegráficos, por medio de las respectivas oficinas, siempre que se refieran al servicio de la empresa.

19ª—Este contrato durará hasta el día en que sea entregado al servicio público el Ferrocarril de Viacha á Oruro, pudiendo hacerse en él las modificaciones que imponga la construcción de la línea férrea.

Regístrese, trascríbase al Tesoro Nacional y pasen estos obrados á la Notaría de Hacienda para que se extienda la correspondiente escritura pública, que deberá suscribirse por el Director del Tesoro Nacional y el Fiscal de Gobierno, en representación del Fisco.

MONTES

Aníbal Capriles.

Carretera de La Paz á Oruro

Se autoriza el recargo de tarifa por hacerse el tráfico sin conexión con el Ferrocarril de Guaqui.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 24 de enero de 1906.

Vista la anterior solicitud y siendo evidentes los motivos expuestos, se autoriza á la Empresa Carretera Santiago K. Hutcheon, concesionaria para el servicio de diligencia y conducción de correos entre esta ciudad y la de Oruro, para que mientras se practiquen las reparaciones convenientes en el camino de Viacha á Cosmini ó sea hasta que pase la estación lluviosa, los pasajeros y los correos sean directamente trasladados de La Paz á Oruro y viceversa, sin conexión con al Ferrocarril de Guaqui, debiendo abonar los pasajeros á la Empresa el recargo de un boliviano noventa centavos sobre la tarifa que actualmente cobra.

Regístrese y devuélvase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se ordena la inspección del camino y del material rodante.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, enero 30 de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento.

Presente.

Señor:

He recibido su oficio de fecha de ayer, en el que se sirve Ud. trascribirme el telegrama que le dirige el señor Subprefecto de la provincia de Sicasica, denunciando irregularidades en el servicio de diligencias entre esta ciudad y Oruro.

Sírvase Ud. ordenar á aquel funcionario practique dentro de la jurisdicción de su mando, una prolija inspección del estado del camino, del material rodante y del número de acémilas con que cuenta.

Como las irregularidades denunciadas se han repetido con frecuencia desde que la empresa concesionaria ha tomado á su cargo el servicio, sírvase Ud. prevenir al representante de ella que el Gobierno hará efectivas las cláusulas penales de la suprema resolución de 20 de diciembre último, si no se mejoran las condiciones del tráfico de pasajeros y trasporte de valijas de correos, y que en su caso, está dispuesto á rescindir el contrato respectivo.

Soy de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se previene que si no se corrigen las irregularidades del tráfico ha de rescindirse el contrato.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 10 de febrero de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento.

Presente.

Señor:

Las quejas que con tanta frecuencia registran los diarios de la localidad, contra la Empresa Carretera Hutcheon, manifiesta que las condiciones del servicio desmejoran cada día.

La importancia del tráfico entre esta ciudad y Oruro, de pasajeros, carga y trasporte de valijas de correos, demandan una seria atención de parte de las autoridades respectivas, procurando que él se haga con la posible corrección.

En oficio de fecha 30 del mes pasado Nº 2,034 manifesté á Ud, la necesidad de comisionar al señor Subrefecto de Sicasica para que practique una prolija inspección del estado del camino, material rodante, número de acémilas, etc. Hasta el día de hoy no tengo conocimiento de que aquel funcionario haya prestado el correspondiente informe.

En cuanto al representante de la Empresa, conmine Ud. á éste que el Gobierno ha de rescindir el contrato si se reproducen las irregularidades y abusos que denuncia "El Comercio de Bolivia" en su número de hoy.

Saludo á Ud. y me repito su atento servidor.

Aníbal Capriles.

Carretera entre Caracollo y Tres Cruces

Se autoriza al Poder Ejecutivo para su apertura.

ISMAEL MONTES

Presidente Constitucional de la República

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL,

Decreta:

Artículo 1º—Se autoriza al Poder Ejecutivo para que proceda á la apertura de un camino carretero entre Caracollo y el mineral de Tres Cruces.

Artículo 2º—Para este objeto se consignará en el Presupuesto de la gestión próxima, la cantidad de cinco mil bolivianos destinándose además á este trabajo, el servicio de la prestación vial de los cantones Yaco, Quime, Ichoca y Caracollo.

Artículo 3º—El Ejecutivo establecerá las postas necesarias en el trayecto del camino que se abra, en los lugares que estimase convenientes,

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del Congreso Nacional.

La Paz, 5 de diciembre de 1905.

ELIODORO VILLAZÓN.

VENANCIO JIMÉNEZ.

José Carrasco,
Senador Secretario.

Atiliano Aparicio,
Diputado Secretario.

Nicolás Burgoa,
Diputado Secretario.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como ley de la República.

La Paz, á 9 de diciembre de 1905.

ISMAEL MONTE.

Aníbal Capriles.

Carretera de Tres Palcas á Escoriani

Se autoriza para su apertura á los señores Aramayo Franck y Cª

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 11 de diciembre de 1905.

Vistos el memorial que precede del representante de los señores Aramayo Franck y Cª, en que pide autorización para la apertura de un camino carretero de "Tres Palcas" á 'Escoriani"; teniendo en consideración el informe del H. Concejo Municipal del Departamento de Potosí, y el dictamen del señor Fiscal de Gobierno; *se resuelve:* autorizar á los señores Aramayo Franck y Cª para la apertura de un camino carretero de "Tres Palcas" á "Escoriani", para ligar las ciudades de Tupiza y Uyuni. En cuanto al amparo de uso exclusivo que se solicita por dichos señores Aramayo, en el camino de Tambillo, de Guadalupe á Chorolque, los interesados, en su caso, pueden ocurrir á la autoridad respectiva para los efectos de la atribución 2ª del artículo 53 de la Ley de Organización Política.

Regístrese, trascríbase y archívese.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Carretera de Uyuni á Potosí

Se remitirán fondos para la continuación de los trabajos.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 26 de marzo de 1906.

Al señor Subprefecto de la Provincia de Porco.

Uyuni.

Señor:

He recibido su atento oficio de 22 del corriente, en el que se sirve anunciar que teniendo en cuenta la importaneia del camino ca-

rretero de esa ciudad á la de Potosí, tomará el mayor empeño á fin de llevar á feliz término la obra, para lo cual demanda Ud. la atención especial del Gobierno,

En respuesta tengo el agrado de anunciarle que el Supremo Gobierno se halla animado del más firme propósito para que esta obra se lleve á cabo, para lo cual continuará remitiendo los fondos necesarios, á medida que lo requiera el estado de los trabajos.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Automóviles

Se rechaza la propuesta de Lama y Ossa para el establecimiento del servicio de automóviles.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 9 de marzo de 1906.

Vistos: la propuesta del señor Gerónimo Lama y Ossa referente al establecimiento de automóviles y en la que pide privilegio exclusivo para la importación de esos vehículos de cualquier sistema ó marca y su uso en los caminos de la República, en las condiciones que detalla, el informe que, sobre el particular eleva la Dirección General de Obras Públicas; Considerando. que el mencionado privilegio y otras condiciones, en vez de facilitar la vialidad en el territorio nacional, constituiría una traba para la importación de automóviles que en estos momentos se efectúa libremente por empresas particulares que no demandan obligación alguna de parte del Gobierno y prestan más bien por cuenta propia importantes servicios al comercio interno, *se resuelve:* desestímase la propuesta del señor Gerónimo Lama y Ossa, quien puede establecer libremente el servicio de automóviles, no escusándole el Gobierno las facilidades que reclama la vialidad nacional y que ha prestado hasta hoy á empresas particulares de este género.

Tómese razón y devuélvase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Propuestas para el establecimiento de diligencias

Se complemente el Supremo Decreto sobre timbres.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 4 de diciembre de 1906.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda é Industria.

Presente.

Señor:

El Supremo Decreto de 11 de febrero último, que reglamenta el uso de papel sellado y timbres, no contiene una disposición concreta relativa al timbre que debe adherirse á las propuestas para el servicio de diligencias y trasporte de valijas de correos. El inciso 4º del artículo 28 se refiere á las propuestas para la apertura y construcción de carreteras, disposición que es completamente extraña á la deficiencia que ha notado la Junta Nacional de Almonedas reunida el día de hoy, con objeto de estudiar las propuestas para el servicio de diligencias entre Sucre y Potosí y entre Viacha y Oruro.

A fin de evitar dificultades á los que tienen interés en establecer estos servicios de diligencias, me permito insinuar á Ud., quiera dictar una resolución complementaria del mencionado Decreto Supremo, fijando el tipo del timbre que debe adherirse á las propuestas de que he hecho mérito y comunicarla á este Ministerio.

Reitero á Ud. las seguridades de mi distinguida consideración, repitiéndome su atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Prestación vial

Se trasmiten á la H. Representación por el Departamento Cochabamba los datos que solicitó relativos al servicio de prestación vial.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 10 de noviembre de 1905.

A los HH. Representantes por el Departamento de Cochabamba, señores Julio Rodríguez, J. M. Camacho, Venancio Jiménez, Angel Navia, Facundo Claure, Ramón Rivero, Constantino Morales, C. Rojas, Manuel Salcedo é Isaías Morales.

Presentes.

Señores:

En mi oficio de 28 del mes pasado, me limité á anunciar que pondría á disposición de ustedes, inmediatamente que se hubiese terminado la copia de los documentos respectivos, los datos solicitados en su atenta comunicación de 26 del mismo, relativa al servicio de prestación vial en el Departamento de Cochabamba.

Al presente me es grato consignar los mencionados datos, esperando que ellos satisfarán los deseos de esa H. Representación.

Es evidente, como afirman ustedes, que la ley de prestación vial, desde su origen, ha suscitado en la práctica inconvenientes y dificultades, producidos precisamente por su inestabilidad, pues desde la

ley de 16 de octubre de 1880 hasta la de 2 de diciembre de 1904, ha sufrido varias modificaciones en el procedimiento para hacerla efectiva, habiéndose dictado ocho decretos reglamentarios.

Esta sola circunstancia es bastante para atenuar la prevención con que, en otras ocasiones, se ha censurado al Gobierno por algunos órganos de prensa, que han denunciado, exagerando, irregularidades en el servicio de prestación vial, particularmente en algunas apartadas provincias, sin embargo de que esos mismos órganos preveían como inevitables aquellos inconvenientes.

Me es sensible disentir de la opinión de ustedes en lo que repecta al Departamento de Cochabamba, donde se dice que ha sido desnaturalizado el espíritu de la ley, cometiéndose abusos y vejámenes sin cuento. No es verdad que las autoridades hubiesen procedido á licitar el impuesto y entregarlos á manos de especuladores. El Supremo Gobierno, en vista de los informes del señor Prefecto de Cochabamba, autorizó á éste, en 5 de abril último, para que aceptase la propuesta del señor Isaac Bazoberry encargándole la recaudación del impuesto en las condiciones que se detallan en el Anexo Nº 1. Es opinión mía que esta combinación ha producido satisfactorios resultados, no alcanzados en años anteriores. Sobre este particular ya expresé en la Memoria presentada á la actual Legislatura que la propuesta Bazoberry se hizo "en condiciones que inclinaron el ánimo del " Gobierno á aceptarla, ya que la ley y el decreto reglamentario no " prohiben la celebración de estos contratos, pues el papel de los con- " tratistas se reduce al de los recaudadores, sin tener más derecho " que al recargo sobre el impuesto y al tanto por ciento legal".

En cuanto á que la Prefectura de Cochabamba ha distribuido los fondos recaudados sin consultar á la Junta Central de Caminos, según consta del informe oficial del señor Francisco Anaya ante el H. Concejo Departamental, aquella autoridad en telegrama de 28 de octubre, me dice lo siguiente: "Es evidente pue en un principio por las " urgentes reparaciones de las carreteras á Oruro y el valle de Cliza, " se entregaron fondos á la empresa carretera Tunari sin autorización " ó conocimiento de la Junta Central, pero una vez sometidos á estu- " dio del comisionado munícipe Anaya con informe favorable de éste, " la Junta prestó su aprobación. Fuera de estos primeros casos de " urgencia, en los demás de inversión de fondos, la Junta resuelve su " distribución, para lo que me refiero á las respectivas actas de sus " sesiones".

Esta declaración hace desaparecer cualquiera sospecha que pudiera abrigarse en sentido de que la Prefectura de Cochabamba hubiese aplicado los fondos de prestación vial guiada por un criterio de parcialidad. Juzgo que no merece censura una conducta política que se inspira en la inmediata atención de las improrrogables necesidades de una localidad.

Concretándome, ahora, á los nueve puntos de información, me es grato suministrar los siguientes datos:

1º—Por el cuadro adjunto (Anexo Nº 2) el producto del impuesto, al 20 de septiembre, alcanza á Bs. 41,000, distribuidos en la forma que se detalla en el mismo cuadro. Se vé, pues, que la atención

de la Junta Central de Caminos, se ha hecho extensiva á todas las provincias del Departamento de Cochabamba, sin preferencias ni exclusiones.

2°—El Anexo Nº 2 comprende también este punto.

3º—Se han aprobadó las cuentas de la Junta Central, correspondientes al primer trimestre, así como la de Alejandro Méndez de la suma de Bs. 6,000 que le fué entregada para el arreglo del camino carre ero á Oruro. Las de las Juntas provinciales no han sido aún aprobadas.

4º—La Junta Central en acuerdo de 25 de agosto último, senaló las siguientes cantidades para la conservación de los caminos que se mencionan:

A Quillacollo hasta Parotaní, Bs. 100 mensual.

A Caraza igual suma.

A Sacaba Bs. 50.

A Arani, por Tarata, Cliza y Punata Bs. 200.

A Punata por San Benito y por el puente San Miguel Bs. 100.

5º—En mérito del artículo 6º del Decreto Reglamentario se concedió á don Isaac Bazoberry el 15 por ciento, y por acuerdo de la Junta Central, aprobado por el Gobierno, el recargo de 50 centavos por persona remisa en el pago del impuesto. Debo hacer constar con este motivo, que el señor Bazoberry, voluntariamente, ha renunciado al cobro de tal recargo, devolviendo, inmediatamente, en dos ó tres casos, á reclamación de parte interesada, el pago del impuesto.

6º—Los únicos casos de exacción á que se refiere el anterior punto, como tengo expresado, fueron inmediatamente reparados, con la devolución de las sumas reclamadas.

El Ministerio, así como las demás autoridades, han procurado que la recaudación del impuesto se lleve á cabo en la más correcta forma.

En previsión de que se cometieran algunos abusos por las autoridades subalternas, se dictaron la Resolución de 24 de marzo y el Supremo Decreto de 15 de mayo del año en curso, prorrogando el término señalado en el Decreto Reglamentario para el pago del impuesto. De esta manera se ha prestado facilidades al contribuyente y se ha alejado todo motivo de exacción por la estrechez del tiempo. (Anexo Nº 3).

7º—Las actas de acuerdo de la Junta Central están con el día, habiéndose ordenado su publicación. La distribución que se ha hecho de fondos, se halla publicada en el Nº 73 del Boletin Departamental.

8º —El detalle de gastos por las cuentas fenecidas se hallan en el Tesoro Departamental. Las demás aún no han sido remitidas á la Junta Central. La publicación del rol de contribuyentes debe hacerse por el contratista Bazoberry, conforme á una de las cláusulas de su contrato. Para hacer efectiva esta obligación se le retiene una parte del premio que le corresponde. Tengo conocimiento de que este rol ha sido presentado el 31 de octubre último.

9º—Ni el Gobierno ni la Junta Central ha expedido nombramiento alguno, ni menos, por consiguiente, señalado sueldos no pre-

supuestos. Los únicos funcionarios rentados son los Secretarios-Tesoreros de las Juntas, con las asignaciones que les fija el Gobierno, á mérito del artículo 19 del Reglamento.

Como he manifestado al principio de este oficio, las dificultades con que tropieza para la correcta aplicación de la ley de prestación vial, provienen de las frecuentes modificaciones de la correspondiente reglamentación; sin embargo de que es uno de los impuestos menos resistidos. Por mucha que sea la buena voluntad de las Juntas Centrales y Provinciales, aquellas dificultades se multiplican y otras veces se exajeran.

Con todo, el Gobierno presta su preferente atención á este importante ramo de la administración púolica, animado por los satisfactorios resultados que en casi todos los Departamentos de la República ha producido la última ley y se esfuerza porque sea cada día más correcta su aplicación y la consiguiente inversión del impuesto.

He de permitirme añadir una observación más. La formación del padrón de contribuyentes, como base estadística fundamental para hacer efectivo un impuesto demanda una labor seria, al mismo tiempo que penosa. El impuesto de sangre, como el de prestación vial, ofrecen dificultades análogas, y exigir que ellos sean pagados como otros impuestos de fácil precepción, lejos de las irregularidades de parte de los empleados subalternos, considero que salen del orden de las posibilidades. Factores de diversa índole concurren á que se produzcan las anormalidades que se anotan, habiéndose dirigido para evitarlas, las circulares que les incluyo en copia. (Anexo Nº 4).

Por otra parte, el Ministerio, fundándose en el artículo 4º de la ley de 2 de diciembre de 1904, ha recomendado que no se exija el pago del impuesto en dinero, particularmente en la campaña, persuadido de que el colono, el indígena, no siempre está dispuesto á satisfacerlo en aquella forma, y que se manifieste á éstos que su obligación puede ser satisfecha personalmente, ya que el citado artículo autoriza esta alternativa.

Con sentimientos de distinguida consideración, me es grato suscribirme de ustedes atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se remite la ley y el decreto reglamentario del servicio de prestación vial.

Circular Nº 14.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, enero 26 de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de.....

Señor:

En copia legalizada remito á Ud. la ley de 9 de diciembre del año 1905 y el supremo decreto reglamentario, relativos al servicio de prestación vial.

Si bien la referida ley modifica, en parte, la de 2 de diciembre de 1904, que ha sido derogada, quedan subsistentes las disposiciones reglamentarias del supremo decreto de 20 de febrero último.

En efecto, la ley de 2 de diciembre, determinaba que el impuesto de prestación vial se pagara en dinero á razón de un boliviano anual por cabeza. La Ley de 9 de diciembre del año 1905, prescribe que dicho impuesto puede ser pagado, en dinero ó en trabajo personal, á elección del contribuyente, á tiempo de inscribirse en el padrón.

La ejecución de la última ley, estriba en la prolija y minuciosa formación del padrón de contribuyentes, base sin la cual las disposiciones del decreto reglamentario no pueden tener aplicación.

Una clasificación cuidadosa de las obligaciones en trabajo y en dinero y el monto total de la contribución en una y otra forma, serán datos suficientes para determinar la estadística de cada uno de los departamentos de la República, satisfaciendo así las aspiraciones del poder legislativo.

Respecto al artículo 7º de la ley y artículo 4º del decreto reglamentario, llamo muy particularmente la atención de Ud.—Se comprende que el propósito del legislador ha sido alejar la más pequeña intervención electoral de parte de los agentes del poder ejecutivo, y, en tal sentido, cumpliendo el programa de la más amplia libertad electoral que ha proclamado el actual Gobierno, le recomiendo eficazmente el tenor de las citadas disposiciones. Cualquier pretexto de intervención será motivo para que se deponga, inmediatamente, á la autoridad culpable.

La movilidad de la ley del servicio de prestación vial, que casi anualmente se modifica, requiere, por lo mismo, mayor atención y una enérgica supervigilancia sobre las autoridades encargadas de su recaudación é inversión, para demostrar al legislativo que si no son satisfactorios los resultados que se obtengan, no se deberá ello á la falta de acción del ejecutivo.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Ley reformatoria del servicio de prestación vial.

ISMAEL MONTES,

Presidente Constitucional de la República.

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL

Decreta:

Artículo 1º—La prestación vial es obligatoria para todos los habitantes varones de la República, mayores de 18 años y menores de sesenta, cualquiera que sea su clase y condición, exceptuándose solamente los que tengan impedimento físico para el trabajo.

Art. 2º—Este servicio no será exigible sino después de formado el respectivo padrón, en el cual, el contribuyente hará constar si elige cumplir su obligación en trabajo ó en dinero.

Art. 3º—El padrón se formará durante los tres primeros meses del año, fijándose previamente, por las Juntas de Caminos, con aprobación de la Junta Departamental, el valor de los jornales que se considere en la localidad, equivalente á la prestación.

Art. 4º—Los padrones son permanentes, pero se revisarán cada año dentro del primer trimestre, y los cuadros y extractos que comprendan las inscripciones nuevas, las canceladas y las vigentes, así como las obligaciones en trabajo y en dinero y el monto de la contribución, serán elevados á la Junta Departamental para su examen y publicación.

Art. 5º—La autoridad correspondiente señalará, con la anticipación de quince días, por lo menos, las épocas, plazos y sitios en que deban prestar sus servicios los habitantes de cada distrito, no pudiendo ser obligados éstos á trasladarse á una distancia que exceda de tres leguas de su domicilio.

Los contribuyentes en dinero, abonarán la cuota que les corresponde en los mismos días señalados á la prestación.

Art. 6º—Los remisos serán compelidos á llenar su obligación bajo de apremio, penándoseles, además, con dos días de trabajo ó con su equivalente en dinero.

Art. 7º—En ningún caso serán detenidos los transeuntes fuera de su domicilio para exigirles la presentación de la cédula de prestación vial cumplida, ni se ejecutarán embargos ni extracciones de animales y prendas contra los remisos, ni ningún contribuyente será mo-

lestado por causa de la prestación, desde los treinta días anteriores á las elecciones hasta los treinta días siguientes.

Art. 8º—La presente ley comenzará á regir desde el 1º de enero de 1906, quedando derogada, en consecuencia, la de 5 de diciembre de 1904.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del Congreso Nacional.

La Paz, diciembre 4 de 1905.

ELIODORO VILLAZÓN.
VENANCIO JIMÉNEZ.

José Carrasco,
Senador Secretario.
Atiliano Aparicio,
Diputado Secretario.
Nicolás Burgoa,
Diputado Secretario.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como ley de la República.

La Paz, á 9 de diciembre de 1905.

ISMAEL MONTES.
Aníbal Capriles.

Decreto reglamentario del servicio de prestación vial.

ISMAEL MONTES,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que por ley de 9 de diciembre de 1905 se ha modificado la de 2 de diciembre de 1904, relativa al servicio de prestación vial;

Que es necesario tener en cuenta las disposiciones no derogadas de las leyes y decretos supremos que se han dictado sobre la materia.

Decreto:

Artículo 1º—La prestación vial es obligatoria para todos los habitantes varones de la República, mayores de diez y ocho años y menores de sesenta, cualquiera que sea su clase y condición; exceptuándose solamente los que tengan impedimento físico para el trabajo.

RECAUDACIÓN É INVERSIÓN DEL IMPUESTO.

Art. 2º—La autoridad correspondiente señalará, con la anticipación de quince días, por lo menos, las épocas, plazos y sitios en que deban prestar sus servicios los habitantes de cada distrito, no pudiendo ser obligados éstos á trasladarse á una distancia que exceda de tres leguas de su domicilio. Los contribuyentes en dinero abonarán la cuota que les corresponda en los mismos días señalados para la prestación del servicio personal.

Art. 3º—Los remisos serán compelidos á llenar su obligación bajo de apremio, penándoseles, además, con dos días de trabajo ó con su equivalente en dinero.

Art. 4º—En ningún caso serán detenidos los transeuntes fuera de su domicilio para exigirles la presentación de la cédula de prestación vial cumplida, ni se ejecutarán embargos y extracciones de animales y prendas contra los remisos, ni ningún contribuyente será molestado por causa de la prestación, durante los treinta días anteriores á las elecciones y los treinta días siguientes. Toda contravención será penada con el triple de lo recaudado ó del equivalente del servicio personal exigido y con destitución del empleado, caso de reincidencia.

Art. 5º -Los pagos se harán bajo de recibo talonario, sellado por el Tesoro Departamental y resellado por la autoridad política del departamento ó provincia.

Art. 6º—Para facilitar la recaudación del impuesto, el Gobierno nombrará en cada departamento uno ó más empleados comisionados, con el título de Recaudadores, quienes se encargarán de la cobranza del impuesto en la capital, cercado ó provincias, debiendo entregárseles, para este fin los recibos correspondientes. Dichos funcionarios percibirán un haber del 10 al 15 % sobre lo recaudado, según se determine. Podrá también licitarse la prestación vial en las secciones en que juzgare conveniente el Gobierno.

Art. 7º—El Tesoro Departamental abrirá cargo al respectivo Recaudador ó Recaudadores por el valor que representen los recibos que le entregue y este último saldará mensualmente sus cuentas, ya sea mediante la remisión del dinero recaudado, con descuento de su premio, ó bien mediante la constancia á que se refiere la última parte del artículo 31.

Art. 8º—Los pagos que se hagan directamente al Tesoro, por ausencia motivada del Recaudador, se considerarán hechos á éste, para los efectos del haber que le corresponda.

Art. 9º—Cuando la omision en el pago del impuesto por algún colono de finca, proviniere de sugestión, ó en general de culpa del propietario del fundo, el Recaudador podrá aplicarle una multa que no exceda de los límites señalados en los Reglamentos de Policía. y en caso de resistencia, el pago de esta última, podrá hacerla efectiva mediante la fuerza pública.

Art. 10.—El Subprefecto que no incite á las autoridades de su dependencia al cumplimiento de la prestación vial, será suspendido del ejercicio de sus funciones por el Prefecto del departamento, dando

cuenta al Ministerio del ramo. Quedarán, asimismo, destituidos por el Prefecto los Corregidores y sus agentes que no ejecuten en los plazos respectivos las órdenes que sobre este particular emanen de las Subprefecturas.

Art. 11.—Solo en los casos extraordinarios de derrumbes, inundaciones ó cualquier otro accidente que interrumpa el tránsito por un camino ó para la construcción de calzadas y malecones indispensables á la defensa inmediata de las poblaciones, se podrá exigir la prestación personal fuera de las épocas que señalaren los Prefectos, ó, á los contribuyentes que tengan su residencia á una distancia mayor de tres leguas. En estos casos, solamente se exigirá la concurrencia á los que aún no hubiesen prestado su servicio anual.

Art. 12.—El contribuyente que abandonare el trabajo sin causa justa, será considerado inasistente.

Art. 13.—Hallándose el impuesto de la prestación vial destinado á la conservación y apertura de vías públicas, los Prefectos en vista de las instrucciones que les imparta el Ministerio de Fomento, invertirán la suma necesaria de lo recaudado en dinero, en establecer cuadrillas permanentes de trabajadores para la conservación de los caminos que les indiquen á razón de uno á tres ó más peones en cada diez á treinta kilómetros. La distribución se hará en proporción á la cantidad con que contribuya cada provincia.

Art. 14.—La administración y dirección de las vías de comunicación quedan á cargo de las autoridades administrativas, con intervención inmediata de las Juntas de Caminos. Para este fin, los Prefectos ordenarán la remisión de los fondos á los Subprefectos, abriéndoles el cargo respectivo en libros.

Art. 15.—Las Juntas de Caminos serán constituidas con la autoridad política respectiva, que las presidirá, dos delegados del Concejo ó Junta Municipal y un vecino notable nombrado por el Prefecto del Departamento. Estos tres miembros se renovarán en los primeros días de enero de cada año, pudiendo ser reelegidos.

Art. 16.—Las Prefecturas y Subprefecturas cuidarán de la organización de las Juntas Centrales y Provinciales, en conformidad á las disposiciones de este reglamento.

Art. 17.—Toda Junta de Caminos tendrá un Secretario-tesorero, que puede ser ó no miembro de ella, nombrado por su presidente, con la dotación mensual que le fije el Gobierno.

Art. 18.—Los gastos de escritorio é imprenta serán pagados con los fondos de la prestación vial, previa presentación de un presupuesto y orden expedida por el Prefecto.

DE LA FORMACIÓN DE PADRONES.

Art. 19 Las Juntas de Caminos, y en general, todas las personas que manejen fondos de la prestación vial, tendrán tres libros: el de Caja, donde se llevará una cuenta de las sumas recibidas é invertidas conforme á las instrucciones que se impartan por el superior inmediato: el de matrículas que contendrá los nombres de los contribu-

yentes de cada provincia, cantón ó sección de canton, fuera del libro general que publiquen las Prefecturas, y el de la prestación vial, donde se especificarán los jornales pagados y el número de trabajadores empleados en cada camino que se abra ó se conserve. Los Tesoros abrirán en sus respectivos libros una cuenta especial de prestación vial.

Art. 20.—Las Juntas Provinciales remitirán mensualmente á la Prefectura copias de aquellos libros y los comprobantes de Caja originales, los que después de revisados, se pasarán al Tesoro Departamental para su abono en cuenta, debiendo subsistir el cargo de ley en caso de que las partidas sentadas no estuviesen en la forma indicada anteriormente.

Art. 21.—En los tres primeros meses del año, los Prefectos formarán el padrón de los contribuyentes de su respectivo departamento, con especificación de edades y clasificación de provincias, cantones y secciones de cantón. Para este efecto, los Subprefectos remitirán el padrón de sus respectivas provincias. Concluido el padrón general, se remitirá una copia al Ministerio de Fomento.

Art. 22.—Las Juntas de Caminos, con aprobación de la Junta Departamental, fijarán antes de la formación de los padrones, el valor de los jornales que se considere en la localidad, equivalente á la prestación.

Art. 23.—Los propietarios de fundos rurales, están en la obligación de remitir al Subprefecto ó Corregidor respectivo, en el plazo que éste señale, una nómina de sus colonos obligados al pago del impuesto de prestación vial. Si no la remitiesen dentro de un plazo de tres días de su notificación, pagarán una multa que no pase de ocho bolivianos. Si se les probare omisión de algún contribuyente, pagarán igual multa.

Art. 24.—Los padrones son permanentes, pero se revisarán cada año, dentro del primer trimestre, y los cuadros y extractos que comprendan las inscripciones nuevas, las canceladas y las vigentes, así como las obligaciones en trabajo y en dinero y el monto de la contribución serán elevados á la Junta Departamental para su examen y publicación.

Art. 25.—El servicio de prestación vial no será exigible sino después de formado el padrón, en el cual el contribuyente hará constar si elige cumplir su obligación en trabajo ó en dinero.

Art. 36.—Las reclamaciones sobre inscripciones en la matrícula, se entablarán ante las Juntas de Caminos, las que resolverán breve y sumariamente.

Art. 27.—Los Subprefectos que no remitan las listas á que se refiere la segunda parte del artículo 21, dentro de los plazos fijados por la Prefectura, pagarán una multa de Bs. 50 y se les señalará sin perjuicio, un nuevo plazo que no pase de seis días, vencido el cual, y si no remiten el padrón, serán destituidos de su empleo.

Art. 28.—Los Corregidores, cuyo concurso sea indispensable, cobrarán el salario de dos bolivianos diarios por los trabajos de vialidad que lleven á cabo en su circunscripción.

Art. 29.—Las Juntas Centrales darán parte, trimestralmente, al Ministerio de Fomento, del estado de las cuentas y trabajos de la prestación vial en todo el Departamento.

Art. 30.—Los miembros de las Juntas de Caminos, supervigilarán la inversión de los fondos de la prestación vial, y practicarán por turno, inspecciones mensuales en las cuentas y libros.

Art. 31.—Los Inspectores de caminos, nombrados por el Gobierno, gozarán del haber mensual de Bs. 200, imputable al Tesoro Departamental y con cargo á los fondos provenientes de la prestación vial. Los Recaudadores facilitarán á los Subprefectos los recibos que éstos les soliciten para su entrega á los que realicen su trabajo personal. La constancia de estas entregas descargará á los Recaudadores ante los Tesoros Departamentales.

Art. 32.—Los Subprefectos ejercerán en el territorio de su jurisdicción las funciones de subinspectores, sin perjuicio de que se pueda crear estos cargos en los presupuestos departamentales.

DISPOSICIONES GENERALES.

Art. 33.—El que obstruya ó cierre un camino con cerco, acequia ó de cualquier otro modo, pagará una multa de 25 á 50 Bs., con destino al fondo especial de la prestación vial, quedando obligado á reparar el camino obstruido.

Art. 34.—El Estado indemnizará el valor de las propiepades que fuese necesario destruir para la rectificación ó apertura de caminos.

Art. 35.—En los casos de expropiación se procederá conforme al supremo decreto de 4 de abril de 1879, elevado al rango de ley por disposición legislativa de 30 de diciembre de 1884.

Art. 36.—En los caminos por donde pasen canales de irrigación, los propietarios de los fundos beneficiados están obligados á trabajar y reparar las acequias, á fin de facilitar el libre tráfico del camino. Si no lo hiciesen en los términos de su citación, el Inpector de Caminos, mandará hacer los trabajos necesarios, y su costo se hará efectivo coactivamente.

Art. 37.—Las Juntas de Caminos organizadas con objeto determinado en algunos Departamentos de la República, continuarán rigiéndose por sus estatutos, debiendo remitir, trimestralmente, al Ministerio de Fomento, un informe sobre el estado de los trabajos que tienen á su cargo y un resumen de la inversión de los fondos que administran.

Art. 38.—La prestación vial de las Misiones, queda sujeta á leyes especiales.

Art. 39.—La dirección técnica y plan general para la apertura y rectificación de caminos, corresponde á la Dirección General de Obras Públicas.

Art. 40.— Las disposiciones de este Reglamento revisten carácter policiario y son obligatorias para nacionales y extranjeros residentes en la República.

Art. 41.—Los funcionarios que se sirviesen de los contribuyentes en otra obra que no sea de caminos, pagarán una multa del doble de los jornales que hubiesen defraudado, invirtiéndose su producto en provecho de las vías públicas. En caso de reincidencia, serán destituidos.

Art. 42.—Las personas que, sin autorización suficiente, cobraren en dinero la prestación vial, serán penadas con una multa que corresponda al triple de la suma cobrada.

Art. 43.—Son atribuciones de los Inspectores de Caminos, estudiar y vigilar los trabajos de vialidad en el territorio de sus funciones; levantar el plano de las rectificaciones practicadas y por practicarse y formular los presupuestos del caso; comunicar las instrucciones precisas á quienes corresponda para los trabajos locales de caminos; formar cada año un plan general de reparaciones y obras nuevas de caminos en los que ha de emplearse el impuesto vial. Dicho plan, aprobado por el Supremo Gobierno, no podrá ser alterado sin previo consentimiento de éste, y servirá de norma á las Juntas de Caminos.

Art. 44.—Corresponde también á los Inspectores prestar informes sobre los asuntos que sometiesen á su conocimiento el Supremo Gobierno y las Prefecturas, y pasar al Ministerio de Fomento, hasta el 30 de junio de cada año, por conducto de la Prefectura, el informe general de los trabajos ejecutados, con indicación de aquellos que se impongan como necesarios, y todos los datos concernientes. Asimismo, ejercerán vigilancia sobre las autoridades políticas subalternas en lo referente al trabajo de caminos y recaudación de fondos destinados á aquéllos.

Art, 45.—Los Inspectores departamentales se hallan subordinados al Prefecto del Departamento y á la Junta Central respectiva, debiendo expedirse sus nombramientos por el Ministerio de Fomento.

Art. 46.—Quedan derogadas todas las disposiciones anteriores á este decreto, en lo que se refiere al servicio de prestación vial.

El señor Ministro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente decreto.

Es dado en la ciudad de La Paz, á los 19 días del mes de enero de 1906.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.

En la provincia de Poopó se aplica el rendimiento del impuesto á la apertura de un camino á Antequera.

ISMAEL MONTES

Presidente Constitucional de la República

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL,

Decreta:

Artículo 1º—El impuesto de la prestación vial de la provincia de Poopó, correspondiente al año 1906, se aplicará en su totalidad á la construcción de un camino carretero de la capital de provincia al vicecantón Antequera.

Artículo 2º—El Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del Congreso Nacional.

La Paz, 2 de enero de 1906.

ELEODORO VILLAZÓN.
BENJAMÍN CALDERÓN.
José Carrasco.
Senador Secretario.
Adelio del Castillo.
Diputado Secretario.
Nicolás Burgoa.
Diputado Secretario.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como ley de la República.

La Paz, á 8 de enero de 1906.

ISMAEL MONTES.
Aníbal Capriles.

Se reglamenta la anterior ley.

ISMAEL MONTES

Presidente Constitucional de la Repüblica.

Considerando:

Que por ley de 8 del mes en curso, se ha hecho una aplicación especial al impuesto de prestación vial en la provincia de Poopó, por sólo el presente año;

En ejercicio de la atribución 5ª del artículo 89 de la Constitución Política del Estado.

Decreto:

Artículo 1°—El impuesto de prestación vial de la provincia de Poopó, correspondiente al año en curso, se aplicará en su totalidad, á la construcción de un camino carretero de la capital Poopó al cantón Antequera.

Art. 2°—Formados los padrones de contribuyentes, con sujeción á las disposiciones del Decreto Reglamentario de 19 de enero del presente año y fijado que sea el valor de los jornales, se determinará el monto de la contribución, tanto en dinero como en brazos.

Art. 3°—El Subprefecto de la provincia, antes de que señale la fecha y lugar en que han de prestar sus servicios los contribuyentes, ordenará á los Corregidores hagan las prevenciones del caso á las autoridades de su dependencia; debiendo constituirse sobre el camino proyectado á pagar el impuesto, en la fecha señalada todos los que obten por el servicio personal.

Art. 4°—La inversión de las cantidades provenientes del impuesto que se hubieren recaudado, se hará con sujeción á las disposiciones generales del ramo.

Art. 5°—La Prefectura del Departamento de Oruro, para iniciar los trabajos de apertura del camino, comunicará las instrucciones convenientes, en la época que crea más oportuna, á la Subprefectura de Poopó; y mensualmente, se elevarán informes al Ministerio de Fomento acerca del estado del trabajo del camino y de las cantidades que se hayan invertido.

El Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente decreto.

Es dado en la ciudad de La Paz, á los 21 días del mes de enero de 1906.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.

Se trasmiten instrucciones para la formación de padrones en el Departamento de Chuquisaca.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 31 de enero de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca.

Sucre.

Señor:

Recibí su atento oficio de 23 del mes que termina, en el que se sirve Ud. confirmar su telegrama de la misma fecha, relativo al servicio de prestación vial.

La convocatoria hecha por Ud. publicada en el Boletin que he recibido adjunto, no contiene disposiciones contrarias á la ley última, por lo que respecta al llamamiento de contribuyentes; no debiendo ser modificadas sinó aquellas que se refieren á la inscripción en el padrón, forma de pago, etc.

La dificultad expuesta por Ud., en cuanto á la formación de los padrones, queda zanjada aprovechando los del año anterior, que servirán de base para los nuevos. En consecuencia, puede Ud. ordenar la remisión de los padrones ya formados á las respectivas Subprefecturas, á fin de que hechas las anotaciones de los que deben pagar en dinero ó bien en servicio personal, la autoridad de su cargo mande formar el padrón general.

Salvando así la consulta que se ha servido formular y esperando que en vista de la nueva reglamentación se esforzará por dar cumplimiento á sus disposiciones, soy de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles

Se autoriza la aplicación de un quebranto á las economías de la gestión de 1905.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 7 de febrero de 1906.

Visto el anterior oficio de la Prefectura del Departamento de Oruro, en el que manifiesta que en la gestión económica de 1905 se

ha hecho un gasto de Bs. 12,550.14 en la reparación de vías públicas, habiéndose recaudado solamente la suma de Bs. 11.315.19, resultando un quebranto de Bs. 1,234.95, como consta de los documentos que se acompañan, y considerando; que era de imperiosa é indispensable necesidad el atender á todos los trabajos de reparaciones y reconstrucciones de caminos que se detallan en la respectiva cuenta, de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 de la Ley Orgánica de Presupuesto y Administración Financial, en Consejo de Ministros, se resuelve: el indicado quebranto de Bs. 1,234.95, se imputará á los sobrantes en el presupuesto departamental de la gestión económica de 1905.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se comunican instrucciones para la formación de padrones en Chuquisaca.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 10 de marzo de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca.

Sucre.

Señor:

He recibido su atento oficio de fecha 3 del corriente, N.° 341, en el que se sirve trascribirme el dirigido á Ud. por el señor Subprefecto del Cercado, relativo al servicio de prestación vial, así como dos ejemplares del bando respectivo, dictado por dicho funcionario.

Las observaciones contenidas en el referido oficio, respecto de las dificultades con que se cree ha de tropezarse en el cobro del impuesto, se ha de servir Ud. salvarlas, disponiendo que los Corregidores recorran su jurisdicción cantonal formando el padrón respectivo, con anotación de los contribuyentes en dinero.

Cumplido el término de la primera convocatoria al trabajo, se habrá comprobado dicha especificación.

Puede, además, aprovecharse bastante del padrón militar para la prestación vial.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles

Lagunas de Potosí

El Ingeniero Cornejo se encarga de los trabajos de las lagunas Huacani y San José.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 29 de noviembre de 1905.

Al señor Prefecto del Departamento de

Potosí.

Señor:

Con referencia á su atento oficio de fecha 22 del mes que termina, tengo el agrado de ratificar el telegrama siguiente:

"Señor Prefecto.—Potosí.—A solicitud Junta Patriótica, este Ministerio ha encomendado á Ingeniero Cornejo la dirección técnica del trabajo de las lagunas Huacani y San José, solamente mientras dure suspensión trabajo camino á Uyuni. Sobre estos últimos sírvase Ud. obtener informe de Cornejo, y elevarlo á este Despacho.—Capriles."

En la misma fecha, ordené al Ingeniero señor Cornejo se hiciera cargo de los trabajos citados.

De Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Informe del Ingeniero Alberto F. Cornejo.

Potosí, marzo 7 de 1906.

Al señor Presidente de la Junta de Lagunas.

Presente.

Señor:

Tengo el honor de poner en conocimiento de Ud. el estado en que se encuentran los trabajos de los diques de las lagunas de Huacani y San José.

DIQUE DE HUACANI.

Este dique como ya he tenido ocasión de manifestar á Ud. otras veces, está compuesto de un dique propiamente dicho que ocupa el centro de la presa, y de dos tajamares en las partes más altas, situados á uno y otro lado respectivamente, formando en todo un cierre de 86 metros 20 centímetros.

El dique del centro está formado por un muro de piedra y cal de forma cónica cuyas dimenciones son: de 5 metros en la base y 2 en la parte superior, y las caras construidas con piedra labrada en hiladas misenianas cuyas junturas se han calafateado perfectamente para evitar la permeabilidad. El interior está rellenado con piedra bruta y cal, habiéndose tenido cuidado de trabar los muros de manera que formen un sólo cuerpo.

En la base del dique se ha construido un canal abovedado de 1 metro de alto y 0.60 de ancho en el que se ha colocado una de las válvulas de bronce que se pidieron á Huanchaca, la que se halla ya cerrada para que se acopie el agua en esa laguna.

Como la parte escogida para situar estos trabajos está en roca, sólo se ha hecho un cimiento de 0.75 de profundidad con dos zanjas de 0.40 cada una para evitar el resbalamiento y asegurar la estabilidad. Todo el cimiento reposa sobre un lecho concreto de 0.25 de espesor.

El dique central está completamente terminado, así como el tajamar que se vé á la derecha en el croquis que se acompaña; éste está construido con dos muros de 0.70 de espesor y el centro rellenado con gramíneas bien pisoneadas.

Han entrado en la construcción del dique central 289 metros cúbicos de mampostería de cal y piedra. Este míde en la parte alta 28 metros de largo, de los que 16 sólo tienen una altura de 2 metros mientras que la parte central tiene 8.75 fuera de los cimientos que tienen 0.75.

El tajamar que está terminado mide 32 metros de largo y una altura media de 1.85.

Queda por hacerse el tajamar que figura á la izquierda en el croquis, el que debe tener 20 metros de largo y una altura media de 1.85.

DIQUE DE SAN JOSÉ.

En el dique de San José, cuando se hicieron las escavaciones para la colocación de los cimientos, creíamos que sólo alcanzaríamos una profundidad de 3 metros hasta encontrar la roca, pero resultó que en la parte del centro de la quebrada formaba como un cauce y fué preciso de 8 metros para llegar al terrenor firme.

Como el terreno es muy blando y está compuesto todo él, primero de una especie de turba en formación, luego de una arcilla blanda de color plomiso, en seguida de un conglomerado reciente muy permeable, y finalmente otra vez arcilla encontrándose ésta sobre la roca, ha sido preciso á todo trance penetrar con las escavaciones hasta encontrar la roca, á fin de que los cimientos reposen sobre ella, pues sólo así se puede asegurar la estabilidade de las construcciones que se hacen.

Los trabajos efectuados hasta hoy en este dique, consisten solamente en la colocación de los cimientos que se han hecho en tres secciones para facilitar la obra, pues era preciso estar constantemente desalojando el agua que se depositaba en las escavaciones, agua procedente de filtraciones superiores.

La primera sección tiene 6 metros de largo por 6.00 de ancho y una altura de 7.30 metros.

La segunda sección, 6.00 metros de largo por 6.00 de ancho y una altura de 8.20 metros.

La tercera, 4 metros de largo por 6.00 de ancho y una profundidad de 6.00, formando estas tres secciones en junto un bloc de cimientos de 702 metros cúbicos.

Puede decirse que se ha hecho la obra principal, pues los cimientos que faltan sólo tienen una profundidad de 1.50 en su mayor parte, y estos pueden hacerse sin las dificultades que se presentaron para los que se han colocado á 8.00 metros bajo el piso.

El trabajo del muro de la presa es también ya de fácil construcción y para éste existe ya una buena cantidad de piedra labrada (200 metros cuadrados), faltando otro tanto. Sólo la cara interior se hará con este material.

El croquis que acompaño servirá para mejor ilustración de lo que se ha hecho en estos trabajos.

Considero indispensable aprovechar del presente mes y parte del mes de abril si fuera posible, para terminar el tajamar de Huacani, y avanzar todo lo que se pueda en el dique de San José, porque, en cuanto empiesen las primeras heladas será preciso suspender los trabajos, probablemente hasta el mes de setiembre ú octubre.

El tajamar de Huacani puede hacerse en tres semanas con lo que quedaría aquel trabajo totalmente concluido.

En San José se concluirían los cimientos en todo este mes y se lograría talvez hacer algo en la muralla, para dejarla perfectamente cubierta á fin de evitar los efectos del hielo en la mampostería de cal; hasta que pasado el invierno se pudieran renovar los trabajos.

Existe una regular cantidad de cal en San José que convendría aprovechar para no dejarla durante la suspensión de los trabajos.

Con este motivo saludo á Ud. señor Presidente y me repito su más atento y seguro servidor.

A. F. Cornejo,
Ingeniero Nacional.

Aguas potables

Se ordena la remisión de fondos para la traslación del Ingeniero Doynel.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 24 de octubre de 1905.

Nº 1,648.

Al señor Director del Tesoro Nacional.

Presente.

Señor:

Sírvase Ud. remitir á la Legación de Buenos Aires las siguientes eantidades:

600 pesos argentinos ó su equivalente en moneda nacional, para gastos de viaje del Ingeniero Doynel contratado para dirigir el trabajo de captación de aguas de Cajámarca, y 140 libras esterlinas, importe del anticipo de dos meses de sueldo, según contrato, del referido ingeniero.

Ambas erogaciones, de las cuales dará aviso esa Dirección General y cargará en cuenta á la Junta encargada de la Adminisrración de esos trabajos, residente en Sucre se imputarán al item 6, § 4°, Capítulo único, Sección de Fomento de la Ley Financial vigente-

Dios guarde á Ud.

ISMAEL MONTES.

A. Capriles.

D. del Castillo.

Se concede al H. Concejo Municipal de Oruro dos metros cúbicos de agua.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 21 de enero de 1906.

Visto el anterior oficio del señor Presidente del H. Concejo Municipal de Oruro, en el que pide la concesión gratuita de dos metros cúbicos de las aguas de Jalaqueri, para el servicio de la oficina principal de luz eléctrica que debe establecerse en aquella ciudad; y teniendo en consideración que el agua que se solicita está destinada á una obra de utilidad pública, se resuelve: concédese al H. Concejo Municipal de Oruro, dos metros cúbicos de las aguas de Jalaqueri, para la oficina de luz eléctrica que debe establecerse en dicha ciudad.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se aprueba un contrato de cesión de terrenos para las instalaciones de las aguas en Sucre.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 7 de febrero de 1906.

Visto el anterior contrato suscrito, *ad referendum*, por el señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca y los señores Pedro de Lazúrtegui y Javier Saavedra, por el que estos señores hacen cesión del terreno necesario para la Caja de Agua y la calle de acceso con motivo de los trabajos de captación y conducción de aguas á la ciudad Sucre, dándoseles, en cambio, á perpetuidad, el uso de quince pajas de aguas, y teniendo en consideración que son aceptables las condiciones estipuladas en el referido contrato, se resuelve aprobarlo en las diez cláusulas que contiene.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Se toma nota de la organización de la Junta Impulsora de la provisión de aguas potables á la ciudad de Santa Cruz.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 13 de febrero de 1906.

Al señor Neftalí Sandoval, Presidente de la Junta Impulsora de la provisión de aguas potables á la ciudad de Santa Cruz.

Señor:

Tengo el agrado de acusar recibo de su atenta comunicación de 22 de enero del presente año en la que se sirve poner en mi conocimiento, que habiendo organizado el señor Prefecto de ese Departamento, una Junta Impulsora con el fin de supervigilar la obra de las aguas corrientes de esa ciudad, ha quedado constituida con el personal á que se refiere su oficio, habiendo recaido el nombramiento de Presidente, en la persona de Ud. y el de Vice y Secretario, respectivamente, en la de los señores Lucas Saucedo é Ignacio Justiniano.

Al felicitar á Ud. y á sus dignos colegas por la merecida distinción de que han sido objeto, me es grato comunicarle que este Ministerio espera el mejor éxito de la cooperación de la Junta Impulsora en esa obra de vital importancia para el laborioso vecindario de Santa Cruz.

Con este motivo me complazco en suscribirme de Ud. como su atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se insinúa se hagan nuevas gestiones para la consecución de un empréstito.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 20 de febrero de 1906.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda é Industria.

Presente.

Señor:

El señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca se ha dirigido á este Ministerio en nombre de la Junta Impulsora del servicio

de aguas corrientes á la ciudad de Sucre, que preside, manifestando que el Ingeniero señor Carlos Doynel, está próximo á concluir los estudios definitivos de captación y conducción de aguas de Cajamarca á aquella capital, y que, en consecuencia, es urgente la necesidad de que el Gobierno, en uso de la facultad que le acuerda la ley de 27 de diciembre de 1904, gestione la contratación de un empréstito de Bs, 500,000 destinados á la realización de dicha obra.

Penetrado el Gobierno de la importancia de esta obra y no obstante la negativa que obtuvo de los Bancos anteriormente, desea no omitir esfuerzo alguno de su parte, á fin de seguir atendiendo como hasta hoy lo ha hecho, la prosecución de los trabajos hasta su terminación.

En esta virtud el Ministerio de mi cargo insinúa á Ud. se sirva hacer nuevas geseiones, tendentes á un resultado que deje cumplidas las aspiraciones de ese importante centro.

Con sentimientos de consideración distinguida, me repito su atento colega y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se anuncia que se harán nuevas gestiones para la consecución de fondos.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 20 de febrero de 1906.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Chuquisaca.

Sucre.

Señor:

He recibido su atenta comunicación de fecha 3 del actual, que, informándome que el Director técnico de la obra de captación y conducción de aguas de Cajamarca á esa capital debe concluir próximamente los estudios definitivos, me manifiesta la urgente necesidad de que el Supremo Gobierno haciendo uso de la autorización que le confiere la Ley de 27 de diciembre de 1904, obtenga el préstamo de Bs. 500,000 destinados exclusivamente á la conclusión de esa obra.

En respuesta, cábeme expresarle el interés con que el Gobierno Nacional ha atendido siempre esta obra de indiscutible importancia para la Capital de la República, y que, por lo mismo, además de haber remitido el total de la partida consignada en el Presupuesto Nacional de 1905, con más Bs. 30,000 fuera de presupuesto y Bs. 100,000 en bonos emitidos por el Tesoro Nacional, gestionó ya el año pasado la consecución del empréstito de que hace mérito su oficio de 3 de los corrientes, habiendo obtenido las más rotundas negativas de parte de los Bancos, pero no obstante dicho inconveniente, el Ministe-

rio de mi cargo se dirigió hoy mismo al de Hacienda é Industria insinuándole la urgencia de hacer una nueva gestión con el objeto expresado.

En cuanto á las condiciones de pago, de recepción y comprobación técnica, así como la entrega de los materiales, á que se refiere la copia de la comunicación del citado Ingeniero, que se ha servido Ud. poner en mis manos, me es grato manifestarle, que el Supremo Gobierno aplaude y aprueba las ideas que al respecto mantiene la progresista Junta que Ud. dignamente preside.

Aprovecho de esta nueva oportunidad para repetirme de Ud. muy atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se autoriza la construcción de un refuerzo de 15 centímetros en el canal de depósito.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 2 de marzo de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de

Santa Cruz.

Señor:

He tenido el agrado de recibir su atenta comunicación de 7 del mes próximo pasado, en la que se sirve trascribir los oficios cambiados entre Ud. y la Junta Impulsora de la obra de provisión de aguas potables á esa ciudad, relativos á las atribuciones de esa corporación y á trabajos de mejoramiento que aseguren el buen resultado que se persigue.

El Gobierno penetrado de la conveniencia de tan importante obra considera que debe buscarse el mejor éxito en ella por todos los medios que estén á su alcance y, por lo mismo, considerando de utilidad práctica la indicación que se ha servido hacer la Junta Impulsora, la aprueba ampliamente, autorizando, en consecuencia, se proceda á construir el refuerzo de quince centímetros en el canal de depósito cuyo costo ha sido avaluado por ella en la suma de quinientos bolivianos.

De Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se ordena la remisión de fondos para las obras de drenaje.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 10 de marzo de 1906.

Al señor Director del Tesoro Nacional.

Presente.

Señor:

El señor Presidente Constitucional de la República, ordena se sirva Ud. poner, mediante giro telegráfico á disposición del señor Prefecto del Departamento de Santa Cruz la cantidad de cinco mil bolivianos (Bs. 5,000) para las obras de drenaje en aquella ciudad. La erogación se imputará al item 12, § 4º, capítulo único.—Servicio de Fomento de la ley financial vigente.

Dios guarde á usted.

MONTES

Aníbal Capriles.

C. Pinilla.

Se anuncia la remisión de fondos para las aguas de Challapata.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 20 de marzo de 1906.

Al señor Presidente de la Junta Municipal de la 1ª Sección de la Provincia Abaroa.

Challapata.

Señor:

Doy respuesta á su atenta comunicación de 16 del mes en curso, en la que se sirve insinuar el pago de la subvención que el Presupuesto Nacional vigente reconoce á favor de la H. Junta que Ud. preside, para el servicio de aguas potables en esa ciudad.

El Gobierno Nacional, teniendo en cuenta la vital importancia del servicio de aguas corrientes para las poblaciones, encuentra justa y atendible su insinuación; así es que puedo asegurar á Ud. que en la primera oportunidad me será grato remitir á esa H. Junta la cantidad que la ley financial vigente reconoce á favor de dicha obra para esa ciudad.

Aprovecho la ocasión para saludar á Ud. y suscribirme como su atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se ordena la más pronta traslación del material para el servicio de aguas.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 28 de marzo de 1906.

Al señor Esteban Gauthier.

Buenos Aires.

Señor:

El señor Prefecto del Departamento de Santa Cruz, ha comunicado á este Ministerio que los materiales de aguas potables de la ciudad del mismo nombre, que se encuentra depositados en Puerto Suárez, no han podido ser trasladados á aquella capital por falta de ganado.

Esta demora, como Ud. comprende, es sumamente perjudicial para el desarrollo de los trabajos, por lo cual le insinúo eficazmente se sirva activar y facilitar, en lo posible, la más pronta traslación de dichos materiales á la ciudad nombrada.

Soy de Ud. atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se anuncia la próxima colocación de un empréstito.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, abril 3 de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca.

Sucre.

Señor.

Correspondo á su atento oficio de fecha 10 del mes pasado al que no dí contestación inmediata por haber solicitado previo informe del señor Director del Tesoro Nacional para atender la insinuación de Ud. relativa al pago del saldo que se adeuda para la provisión de aguas de esa ciudad.

El señor Director del Tesoro Nacional en su informe de fecha 20 del indicado mes, manifiesta que, efectivamente, se adeuda un saldo de Bs. 20,279.39 á la Junta Patriótica encargada de aquella obra, pero que no existen fondos de la gestión de 1905.

En esta virtud me cabe expresarle que el Ministerio de mi cargo siente no deferir á la insinuación de Ud. hasta tanto que el Tesoro Nacional, cuente con los fondos necesarios para hacer el pago del saldo reclamado.

Creo oportuno, con este motivo, manifestar á Ud., que el Gobierno se ha preocupado de la colocación de un empréstito por la cantidad de Bs. 400,000 con destino á la referida obra, y que, á la fecha, las gestiones iniciadas tendrán un satisfactorio éxito, en pocos días más.

Quedo de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se anuncia las mejoras que han de hacerse en la provisión de aguas.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 17 de abril de 1906.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal.

Presente.

Señor:

En respuesta á su atento oficio de fecha 9 del corriente, tengo el agrado de trascribirle el que me ha pasado la Dirección General de Obras Públicas.

"La Paz, 12 de abril de 1906.—Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.—Presente.—Señor.—Tengo el honor de acusar recibo de su atento oficio del 10 del presente, trascribiendo á esta Dirección el tenor de un oficio del señor Presidente de la Municipalidad, relativo á la provision de agua sacada del río Choqueyapu y que pasa por una zanja arriba de la usina en Purapura. El suscrito al hacerse cargo de esta Dirección y las obras de construcción, manejadas por el último Director General, ha sabido que dicho señor habia dado órdenes para sacar el agua necesaria para la alimentación de las máquinas en Purapura de la zanja que existe arriba de la usina. Esta zanja conduce el agua que se usa en la Calle de la Recoleta y en el barrio adyacente á ella, pero esta zanja también conduce las aguas que están ocupadas por los dueños de los terrenos por los cuales pasa. Es la verdad que la usina ha ocupado algo del agua que viene del río, pero estos propietarios de terrenos tienen la costumbre de sacar agua de la acequia á veces en cantidades tan grandes que no ha quedado casi nada de agua para las usos del pueblo; así, en la semana pasada cuando esta oficina recibió una queja de la falta de agua mandó averiguar la causa y

encontró que la acequia habia sido abierta para regar los terrenos próximos, desviando de esta manera, casi toda el agua.—Con respecto á los trabajos en Purapura solamente se ha construido un estanque, el otro depósito no es estanque sinó filtro; esta Dirección ha pedido del Supremo Gobiernp la autorización para un gasto de Bs. 3,000 para el ensanché y arreglo de la acequia, desde la boca-toma en el río hasta el estanque en Purapura, con el objeto de duplicar la cantidad de agua que corre por la zanja y dejar en ella cuando ha pasado el estanque en Purapura una cantidad más fuerte de la que pasaba anteriormente.—El suscrito al encargarse de este trabajo ha encontrado la zanja en un estado pésimo; habían más de diez y seis aberturas de donde los indios vecinos sacaban el agua cuando lo tenían á bien. En las varias quebradas ha escapado mucha agua y en varias partes la acequia fué llena de barro. Todos estos desperfectos fueron arreglados por esta Dirección, y teniendo la autorización para el arreglo por esta Dirección, y teniendo la autorización para el arreglo definitivo de la acequia, el pueblo tendrá más agua que antes y de mejor calidad, salvando el inconveniente de que los propietarios saquen el agua abajo del estanque, lo que ahora ocurre constantemente. -Esta Dirección ha tomado todas las medidas posibles á fin de no interrumpir el servicio de aguas á la ciudad, pero es probable que algunas veces ha disminuido en algo la cantidad que la surte: con el arreglo definitivo que se haga, una vez concluido el trabajo, la Municipalidad contará con una persona que permanecerá en la boca-toma, pagada por el ferrocarril, quien vigilará la acequia hasta Purapura, para que siempre esté conservada en el mejor estado y evitar la distracción de las aguas por los indios. La acequia en las quebradas por donde pasa será resguardada contra las avenidas y tendrá en fin un servicio mejor y de más abundancia que hasta ahora.—Saludo al señor Ministro con toda consideración y respeto y me suscribo como su atento y seguro servidor.—J. Pierce Hope—Director General de Obras Públicas."

La autorización á que se refiere el oficio trascrito, para la inversión de Bs. 3,000, este ministerio ha de dictarla en la presente semana.

Con sentimientos de distinguida consideración, soy de Ud. atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Río Rocha

Se toma nota de las informaciones relativas á las crecientes de los días 7 y 8 de noviembre de 1905.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 21 de noviembre de 1905.

Al señor Prefecto del Departamento de Cochabamba.

Señor.

He recibido su atento oficio de fecha 15 del corriente mes, en el que se sirve Ud. trascribir el Informe que el ingeniero E. Henry ha pasado ante U. con motivo de las crecientes ocurridas en el río Rocha en las noches del 7 y 8 del presente.

De la lectura atenta de dicho informe resulta que la obra de canalización de dicho río, no ha sufrido desperfecto alguno que pudiera lamentarse por considerable, que los daños son pequeñísimos relativamente á la importancia y fuerza de las crecientes y que las medidas tomadas para prevenirlas han dado los mejores resultados.

El Ministerio que lamentó el suceso y creyó que los daños eran mayores, se complace por la importante obra de canalización del río Rocha, cuya finalización persigue con asiduidad, no haya sufrido más deterioros que los pequeños y ya remediados de que dá cuenta el Ingeniero encargado de la obra.

Soy del señor Prefecto atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se comunica la colocación de un puente sobre el río Rocha.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 13 de enero de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de
Cochabamba.

Señor:

Acuso á Ud. recibo y tomo nota de su atento oficicio de fecha 5 del mes en curso que pone en mi conocimiento el hecho de haberse entregado al servicio público el puente sobre el río Rocha de esa ciudad.—Así mismo, me comunica Ud. que el material del puente mencionado, tiene un poder de resistencia mayor que el calculado, lo que demuestra que puede soportar un peso de diez y ocho toneladas.

El Ministerio de mi cargo se complace y felicita, por el órgano de Ud., á ese vecindario por la terminación de tan importante obra.

Saludo á Ud. y me suscribo su atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

El ingeniero Mr. Pease se hace cargo de la dirección de los trabajos.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, enero 20 de 1906.

Al señor Director General de Obras Públicas,
Presente.

Señor:

El señor Presidente de la República ha dispuesto que el Ingeniero Mr. Pease se haga cargo de la Dirección de los trabajos del río Rocha en la ciudad de Cochabamba. Dicho señor gozará del haber mensual de quinientos bolivianos (Bs. 500) y de bagajes á razón de dos bolivianos (Bs. 2.00) por legua, para su traslación á aquella ciudad.

Estas erogaciones han de imputarse al item que el Presupuesto Nacional reconoce para los mencionados trabajos.

Dios guarde á Ud.

Aníbal Capriles.

Se organiza la Junta directiva de los trabajos y se fijan sus atribuciones.

ISMAEL MONTES,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que los trabajos de canalización del río Rocha y de apertura del camino al Chimoré demandan la acción inmediata de Juntas Patrióticas que, en otras ocasiones, han dado satisfactorios resultados, consultando las necesidades locales y velando por la económica aplicación de los fondos destinados á este género de trabajos.

Decreto:

Artículo 1º—Créase en la ciudad de Cochabamba una Junta Directiva de los trabajos del camino al Chimoré y los defensivos del río Rocha, que se compondrá de tres miembros, que desempeñarán sus funciones *ad honorem*, y de un Secretario-Contador, rentado, nombrados todos por el Supremo Gobierno.

Art. 2º—La administración de los fondos destinados á dichas obras será de exclusiva incumbencia de la Junta Directiva, con las atribuciones siguientes.

Supervigilar los trabajos de canalización del río Rocha y de apertura del camino al Chimoré.

Recibir é invertir los fondos destinados á estos trabajos, que serán colocados por el Tesoro Nacional en el Departamental de Cochabamba, á medida que el estado de los trabajos lo requiera y conforme á las partidas que á ese objeto destina el Presupuesto Nacional.

Art. 3º—Las órdenes de pago serán expedidas por el Presidente de la Junta y autorizadas por el Secretario.

Art. 4º—El ingeniero del Estado podrá asistir á las deliberaciones de la Junta, con voto consultivo; y los desacuerdos que pudieran surgir serán resueltos por el Supremo Gobierno.

Art. 5º—La Junta podrá convocar á propuestas para la construcción total ó por secciones de dichas obras ó ejecutarlas por administración directa.

Art. 6º—La Dirección técnica es de exclusiva atribución del ingeniero ó ingenieros que dirijan estas obras.

Art. 7º—Los haberes correspondientes á los ingenieros, así como los del Secretario-Contador y los desembolsos ocasionados por el servicio de oficina, serán imputados al item que reconoce la ley

del Presupuesto Nacional para los trabajos de canalización y apertura del camino al Chimoré respectivamente.

El señor Ministro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución y cumplimiento de este decreto.

Es dado en la ciudad de La Paz, á los 23 días del mes de enero de 1906.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles.

Se fijan las atribuciones del ingeniero director de la obra.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO—La Paz, 3 de febrero de 1906.

Al señor F. O. Pease, Ingeniero Director de los defensivos del río Rocha en Cochabamba.

Presente.

Señor:

Al poner en sus manos el nombramiento de Ingeniero Director de los defensivos del río Rocha, que el Supremo Gobierno ha expedido á favor de Ud. creo oportuno impartirle las instrucciones siguientes, para el correcto desempeño de las funciones á Ud. encomendadas:

1ª -Los trabajos de canalización y defensivos deberán sujetarse al plan del Ingeniero Mr. Weir con las modificaciones hechas por Mr. Gauthier, según los respectivos datos que encontrará Ud. en Cochabamba.

2ª—Su labor se reduce á la dirección técnica de las obras, debiendo incumbir la de la administración y manejo de fondos á la Junta Directiva organizada en virtud del Supremo Decreto de fecha 23 de enero del año en curso, que encontrará Ud. adjunto en copia legalizada.

3ª—El señor Germán Decker, colaborará á Ud. en virtud del título que también acompaño, en calidad de Auxiliar Técnico, bajo de su exclusiva dependencia.

4ª—Para que la atención del Supremo Gobierno se dirija convenientemente á esos trabajos, deberá Ud. pasar á este Ministerio informes mensuales que detallen el estado y condición y las reformas que en su concepto se reputasen necesarias, sin perjuicio del informe general que deberá Ud. elevar á la conclusión de las obras.

5ª—Y última. Se ha de servir Ud. proceder de perfecto acuerdo con el señor Prefecto y los Miembros de la Junta Directiva, ponien-

do con anterioridad en conocimiento de este Ministerio cualquier desacuerdo que pudiera surgir.

En cuanto á las garantías que se han otorgado para el regreso de los ingenieros á Estados Unidos, me cumple expresarle que el Gobierno ha hecho extensivas aquéllas á todas los ingenieros que hubiesen terminado satisfactoriamente su cometido ó que sean destinados á trabajos especiales.

Dios guarde á Ud.

Aníbal Capriles.

Se toma nota del estado en que se hallan los trabajos.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 10 de febrero de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de

Cochabamba.

Señor.

He recibido su apreciable comunicación de fecha 3 del corriente, en la que comunica Ud. el estado en que se hallan los defensivos del Rocha.

Esta Secretaría de Estado, en vista del peligro que amenaza á aquella obra la presente estación de lluvias, se ha apresurado á enviar la cantidad de Bs. 2,000.

En cuanto á la parte técnica de la obra, para tener conocimiento exacto de su estado y de que ella continúe bajo una competente dirección, se ha nombrado al ingeniero señor F. O. Pease. Teniendo en cuenta el informe que eleve han de enviarse otras cantidades para normalizar el trabajo.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se autoriza la inversión de fondos para la continuación de la obra.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 20 de febrero de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de

Cochabamba.

Señor:

Tengo el agrado de corresponder á su atenta comunicación de 14 del presente mes, en la que se sirve manifestarme que después de haber inspeccionado la obra de defensivos del río Rocha, ha llegado al convencimiento de la necesidad de asegurar los desperfectos que implican serios peligros y prevenir otros que pudieran ocasionarse por la debilidad de los malecones en diferentes puntos. Que guiado de la convicción que le asiste al respecto, ha resuelto proceder de inmediato á los trabajos de carácter urgente, invirtiendo en ellos los Bs. 2,000 que fueron remitidos para esta obra por el Tesoro Nacional.

La previsora indicación de Ud. merece el apoyo de este Ministerio, que aprueba el pensamiento y le faculta ampliamente para que, desde luego, inicie los trabajos, empleando en ellos la cantidad indicada.

De Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Se toma nota de las indicaciones del ingeniero Pease para dictar la conveniente resolución

---

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—LA PAZ, 17 de marzo de 1906.

Al señor Director General de Obras Públicas.

Presente.

Señor:

Tengo el agrado de referirme á su atenta comunicación del día de ayer que pone en mi conocimiento el informe del Ingeniero F. O. Pease, respecto de las obras de canalización del río Rocha y de los daños causados por los últimos desbordes debidos en opinión de aquél á la mala dirección del señor Henry.

En respuesta cábeme informarle que el Ministerio de mi cargo ha tomado nota de las indicaciones que se ha servido hacer el citado Ingeniero y trasmitirá á Ud. oportunamente las instruccionen emanantes de la resolución que tome el Supremo Gobierno cuyo propósito es dar un impulso definitivo á los trabajos de defensa en el río Rocha.

En cuanto á su indicación referente á activar el despacho del material destinado al Decauville y que se encuentra en el Puerto de Antofagasta, este Ministerio autoriza á Ud. para tomar las medidas del caso.

Dios guarde á Ud.

Aníbal Capriles

Se organiza la Junta Directiva y se anuncia la consecución de un empréstito de Bs. 100,000.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 4 de abril de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de
Cochabamba.

Señor:

Remito á Ud. con el presente oficio los nombramientos de vocales de los trabajos del camino al Chimore y los defensivos del Rocha, expedidos en favor de los señores Roberto Suárez, Carlos Salamanca y Rodolfo Krüger, para que con la aceptación de ellos se sirva Ud. proceder de inmediato á la instalación de dicha Junta, de conformidad con el Supremo Decreto de 19 de enero último.

Aprovecho de esta oportunidad para comunicarle que el Supremo Gobierno tiene notablemente avanzadas las gestiones conducentes á la consecución de un préstamo de cien mil bolivianos destinado, junto con la subvención que para este objeto reconoce la ley financial vigente, á dar impulso definitivo á las obras del río Rocha, y me será grato anunciarle por telégrafo el resultado satisfactorio que no dudo, se obtendrá hasta los primeros días de la próxima semana.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles

Aprovechamientos hidráulicos

Fuerza hidráulica del río de Palca.

INFORME DE LOS SEÑORES GEORGE A. KNAPP, A. DEREIMS, E. BASADRE FORERO Y A. CAMPONOVO.

La Paz, agosto 10 de 1905.

Señor don Aníbal Capriles, Ministro de Gobierno y Fomento.

Ciudad.

Estimado señor:

Tengo el honor de trasmitir á Ud. el informe que contiene los resultados de la investigación conjunta efectuada por la comisión encargada de estudiar la fuerza hidráulica del río de Palca para aplicarla á una instalación eléctrica que proporcione bastante poder eléctrico para el uso de la ciudad de La Paz.

El informe que acompaño es, como lo he indicado arriba, el resultado de las investigaciones conjuntas de la Comisión, que ha examinado con mucho cuidado el poder de la fuerza hidráulica referida, y yo, como uno de sus miembros, puedo asegurar que las cantidades indicadas en él son exactas además de dejar un margen apropiado, y que ella será una excelente fuente natural de fuerza.

Soy de Ud. muy respetuosamente.

Geo. A. Knapp. C. E.

Los abajo suscritos:

G. A. Knapp, Ingeniero; Alfredo Dereims, geólogo, representante del Supremo Gobierno Boliviano; Antonio Camponovo, ingeniero del H. Concejo Municipal de La Paz; E. Basadre Forero, ingeniero, de la "Boliviau Rubber & General Enterprise".

Comisionados para verificar los cálculos del señor Mauricio Mollard. ingeniero, sobre la cantidad de fuerza hidráulica disponible y aprovechable en la región de Palca, redactan el acta siguiente que sintetiza el resultado de sus observaciones.

El río de Palca está en efecto formado por la reuión de dos pequeños ríos ó torrentes que el señor Mollard llama A y B.

El río A, nace de los nevados ó ventisqueros del Mururata y el B de los de la "Cadena del Mururata" más al norte.

Ambos tienen un caudal de agua muy variable según los meses y aún según las horas del día.

El primero llamado A, tiene, en la época más seca del año un caudal variable de 100 á 200 litros por segundo, pero por medio de represas, como se verá más adelante, su curso puede normalizarse de modo que en término medio sea de 250 litros por segundo.

El segundo llamado B, en la misma época seca del año tiene una cantidad variable de 50 á 80 litros por segundo, pero que igualmente podría normalizarse, como también se verá más adelante, con un caudal mayor.

La estación hidroeléctrica podría colocarse á unos 1,200 metros, más arriba de la casa-hacienda del señor Guibert y allí la presión del agua del río A, sería de 420 metros efectivos y de 600 la del torrente B.

Esta estación se halla más ó menos á una distancia de á 25 kilómetros de la ciudad de La Paz en línea recta, sin seguir las sinuosidades del camino, distancia relativamente pequeña para un trasporte de fuerza por medio de electricidad.

Pasaremos ahora en revista las observaciones del señor Mollard.

1º—Las medidas del agua se han practicado en la época más seca del año.

2º—El terreno sobre el que habría que construir las acequias ó canales, así como colocar la cañería del agua en presión, es sólido, de roca en su mayor parte, de modo que el canal no estaría expuesto á derrumbes, y la cañería podría asegurarse de una manera completamente sólida.

3º—El río A tiene su origen en una hoya de recepción coronada por los ventisqueros del "Mururata" y por varios lagos pequeños cuya salida muy estrecha permitiría la construcción de un barraje ó muro que con pocos metros de altura llegaría á almacenar cerca de un millón de metros cúbicos de agua, es decir de una capacidad muy superior á la que prudencialmente ha señalado el señor Mollard.

El río B tiene su origen en otra hoya también coronada por los ventisqueros de la "Cadena del Mururata", á cuyo pie hay un vasto lago de 100,000 metros cuadrados de superficie, que tiene también una salida muy estrecha que sería igualmente fácil cerrarla por medio de un muro de 4 á 6 metros de altura por 20 á 40 metros de largo, almacenando entonces de 500 á 700,000 metros cúbicos de agua.

4º—Estas dos lagunas permitirían normalizar el curso de ambos ríos A y B de modo que el primero no tenga menos de 250 litros y que el segundo tampoco tenga menos de 130 litros.

Al hacer la represa que ha de surtir al río A, se ocuparían unas diez hectáreas de terrenos de pastos del señor Guibert, pero en cambio, al hacer los canales que salen de ambas represas, llevarán siempre un exceso de agua que permitiría regar vastas extensiones de terrenos, lo que compensaría la pérdida anterior.

Pudiendo almacenar la cantidad de agua sobre la cabecera del río A, como lo indicamos arriba, se puede contar con un caudal mínimo de 260 litros por segundo con una caida de 420 metros (como lo dice el señor Mollard), sea con una fuerza técnica de 1,400 caballos ó una efectiva de 1,148 caballos sobre el eje de las ruedas hidráulicas (superior á la que señala el señor Mollard).

Pudiendo almacenar el agua indicada sobre las nacientes del río B, se puede contar con un caudal mínimo de 130 litros (superior á la que señala el mismo señor) que con la caida de 600 metros existentes, daría 1,040 teóricos ó 853 efectivos sobre el eje de las ruedas hidráulicas.

De modo que por junto puede obtenerse 2,000 (dos mil) caballos en Palca, que trasportados á La Paz en forma de fuerza eléctrica se reducirían á unos 1,700 caballos de fuerza efectivos.

La construcción de estos estanques ó depósitos es sumamente útil y necesaria porque permitirían gastar el agua según las necesidades del servicio, aumentándola en las horas de gran consumo, y economizándola en las de consumo reducido, como por ejemplo, de tres a. m. á siete ú ocho a. m. para el pequeño consumo, de siete á doce p. m. para el gran consumo.

5º—El sitio indicado más arriba para la estación, nos parece el conveniente porque viene á quedar más alto que las tomas de las acequias de regadío; al colocarlo más abajo para ganar algunos metros de caída ocasionaría perjuicios á los dueños de fincas.

6º—Esta observación queda contestada con la que hemos dicho anteriormente.

7º—La construcción de un camino carretero para traer la maquinaria se reduciría al trabajo que hay que hacer desde Calacoto, es decir de unas tres ó cuatro leguas, camino que sin necesidad de bajar al río, se haría sin gran dificultad beneficiando á toda esta región tan importante por sus fincas, como por ser una salida bastante frecuentada de los hacendados de Yungas.

Como lo dice el señor Mollard, este camino se separaría del que actualmente se sigue desde el "Alto de las Animas", para tomar un faldeo, sin necesidad de bajar al fondo de la quebrada.

Es todo lo que tenemos que decir por ahora sobre la comisión que se nos ha confiado, pero antes de concluir dejaremos constancia de la buena voluntad y galantería de que ha hecho lujo el señor Guibert para facilitar todos los medios posibles para el cumplimiento de nuestra comisión.

Hacienda de Palca, 5 de agosto de 1905.

George A. Kenapp.
A. Dereims.
E. Basadre Forero.
A. Camponovo.

Se indica las condiciones en las que se haría el estudio de la fuerza hidráulica del Pilcomayo.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 10 de marzo de 1906.

Al señor Ingeniero F. Dünkelsber.

Lima.—Perú.

Señor:

Tengo el agrado de referirme á su atenta comunicación de fecha 24 del mes próximo pasado, que manifiesta su deseo de tomar á su cargo el estudio del aprovechamiento de la fuerza hidráulica del río Pilcomayo, para el servicio eléctrico de la Moneda y el alumbrado de la ciudad de Potosí, expresándome igualmente la posibilidad en que se encuentra Ud. para llevar á cabo la construcción é instalación de esta importante obra, gracias á las relaciones que mantiene Ud. con respetables casas de Berlin.

En respuesta, me cabe informarle que el Gobierno Nacional tiene el propósito de dar comienzo á los trabajos expresados, durante el año en curso y que, acepta, con agrado, su ofrecimiento en las condiciones siguientes.

El Tesoro Nacional abonará á Ud. la suma de £ 120-0-0 para gastos de traslación de ida y regreso y la de £ 200-0-0 como anticipo del costo de sus trabajos que se completaría con £ 200 si la empresa

á la que Ud. representa, no tomase á su cargo por cuenta propia, la construcción de la obra, caso en el cual debería Ud. poner á disposición del Supremo Gobierno los planos é informes respectivos.

En esta virtud sírvase Ud. comunicarme su resolución y trasladarse á esta ciudad, si son aceptables, en su concepto, las condiciones esenciales citadas.

Soy de Ud. atento servidor.

Aníbal Capriles.

Instrucciones para que se efectúe el estudio encargado al ingeniero Dünkelmberg.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 1º de junio de 1906.

Al señor Prefecto del Departamento de Potosí.

Señor:

Por telegrame de 30 del próximo pasado comuniqué á Ud. haberse suscrito con el ingeniero señor F. Dünkelberg el contrato referente á los estudios que deben practicarse en el río Pilcomayo para el aprovechamiento de su fuerza hidráulica en el servicio de alumbrado de esa ciudad y motor para la Casa Nacional de Moneda, así como para la aplicación de la misma energía en instalaciones fiscales ó particulares.

El Supremo Gobierno, tratando de impulsar el progreso de ese importante centro llamado á recobrar su grandeza pasada y el justo renombre de sus riquezas minerales, no ha de omitir esfuerzo alguno para llevar á la práctica los proyectos hacederos que motive la comisión de estudio que el ingeniero Dünkelberg ha de efectuar en esa ciudad.

Con ese propósito, el Ministerio de mi carge insinúa á Ud. eficazmente se sirva acopiar los datos referentes á la cantidad de fuerza que precisarían el alumbrado de la población y la Casa Nacional de Moneda, así como la aprovechable en los ingenios, minas y otras instalaciones de empresas particulares, á efecto de desarrollar la industria y ponerla ventajosamente á la altura de los actuales progresos del Viejo Mundo. Los señores Soux y Meeting, cuyas progresistas iniciativas en este orden aprecia el Ministerio de mi cargo, pueden ayudar á Ud. junto con otros industriales, á formular un examen estadístico minucioso de las necesidades de Potosí, con la determinación de las aplicaciones múltiples de que pudiera ser objeto una cantidad considerable de fuerza hidráulica. Asimismo el H. Concejo

Municipal, interesado vivamente en el servicio de alumbrado de esa población, podría indicar á Ud. sus propósitos á este respecto y la subvención anual con que concurriría á la instalación y funcionamiento de la sección de luz eléctrica.

Tanto el Supremo Gobierno como el ingeniero referido, han considerado conveniente la insinuación de los estudios en el mes de agosto próximo por cuanto que él y los de septiembre y octubre son los más apropiados del año para considerarse la potencia mínima del río Pilcomayo en sus mayores descensos. A ello obedece que, contando con el tiempo suficiente hasta entonces, el Ministerio de mi cargo desea obtener los datos y proyectos preliminares que podrán servir de base á los estudios encomendados.

Creo innecesario, señor Prefecto, entrar en otras consideraciones que le sugerirán su celo patriótico y el marcado interés del Supremo Gobierno en la atención de obras de tal importancia para el progreso nacional.

Aprovecho de esta oportunidad para suscribirme de Ud. nuevamente atento seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Informe del jefe de la Sección de Electricidad é Hidráulica, sobre los estudios verificados en el Estrecho de Tiquina.

Señor Ministro:

Siguiendo las instrucciones de Ud. me he constituido en el estrecho de Tiquina el 25 de agosto, con objeto de practicar los estudios necesarios, tendentes á utilizar las corrientes del lago en esta región para el establecimiento de una fuerza hidráulica.

Habiendo procedido á ensayos múltiples los días 28, 29, 30 y 31 de agosto, no he encontrado ninguna corriente, ni al lado sud, ni al lado norte y puedo asegurar que las aguas del estrecho de Tiquina durante mis experiencias, estaban absolutamente estacionarias.

Es de notar que existe casi constantemente una corriente de aire que viene del norte, cuya circunstancia ha podido ser motivo para suponer que las aguas de Tiquina estuvieran animadas de una corriente acentuada hacia el sud.

Sin embargo, si por medio de aparatos muy sensibles, de que yo no disponía, se llegara á revelar una ligera desviación, aún en este caso, yo no podría aconsejar que se hagan estudios más profundos en este sitio. En efecto, el resultado de los sondajes que he operado acusa una profundidad uniforme de 50 metros en el centro del estre-

cho. Esta profundidad decrece, evidentemente, hacia los bordes, sin ser sin embargo, inferior de 25 metros, á una distancia de 50 metros de las orillas.

El fondo del estrecho es especialmente fangoso, lo cual aumenta las dificultades de una construcción.

Otro punto que es preciso tener en cuenta para la realización práctica del proyecto que Ud. me ha encargado estudiar, es la distancia que separa el punto generador de su centro de utilización, que debemos admitir, sea La Paz. No se puede pensar en utilizar cables sumergibles, á causa de la alta tensión que sería preciso adoptar. Sería pues necesario recurrir á la línea aerea, conducida por tierra, que alcanzaría, muy aproximativamente, 125 kilómetros, en la dirección de Chililaya.

El precio de instalación, solamente de esta línea, para trasmitir 3,000 caballos, adoptando la corriente trifásica á 20,000 volts, para la trasmisión de fuerza y la corriente monofásica á 20,000 volts, para el alumbrado, no sería inferior de *frs. 1.797,629.* Ahora bien, es preciso no perder de vista que en una explotación económica de fuerza hidráulica, el costo anual de un caballo de fuerza trasmitido, no debe sobrepasar la suma de 150 frs. Esta cifra sería, sin duda alguna, mucho más elevada dada la importancia de los trabajos que sería preciso efectuar.

La instalación de las fuerzas motrices hidráulicas del lago de Ginebra, de que Ud. me ha hablado, son, yo supongo, utilizando las corrientes del Ródano, á su salida del lago. Esa instalación no pue de servir de punto de comparación con el caso que nos ocupa actualmente. El Ródano, en ese sitio, tiene un caudal considerable y el lecho del río ofrece, por su poca profundidad y por la constitución de su fondo, facilidades que estamos muy lejos de encontrar en el estrecho de Tiquina.

Al frente, encontrará U. la especificación del costo de las líneas eléctricas, sin incluir los aparatos generadores hidráulicos, los aparatos generadores eléctricos, los transformadores y todos los trabajos de albañilería.

La Paz, 7 de septiembre ds 1906.

(firmado)—*L. Paridant.*
Jefe de la Sección de Electricidad é Hidráulica.

Trasporte de fuerza, corriente trifásica.

27,000 volts—2,000 HP—cosf=0,85 pérdida en líneas 10 %.

Cantidad	ESPECIFICACIÓN	*Precio por unidad*	*Totales*
	$\text{Sección} = \frac{18\ L\ W}{E^2\ \cos^2 f\ P} = 114{,}5$ m/m		
	Peso de los cables por 375 Kmts.= 382,573 Kgs.		
382,573	Kgs. de cable de 114,5 m/m² á 300 frs. los 100 Kgs		
2,500	Postes de 12 metros	15	1.147,710
7,500	Aisladores de triple campana con herraduras	2	37,570
25	Pararrayos con cuerno	75	1,875
	Mano de obra, trasporte á pie de obras y accesorios		15,000
		Francos..	1.217,094
	Alumbrado, corriente monofásica		
	20,000 volts 1,000 HP—pérdida en línea 10 %.		
	Sección de los cables 83,6 m/m² peso de los cables por 250 Kmts.= 186,219 Kgs.		
186.219	Kgs. de cable de 63,6 m/m² á 300 frs. los 100 Kgs		558,657
5,000	Aisladores de triple campana con herraduras		10,000
25	Pararrayos con cuerno		1,875
	Postes ( )		
	Mano de obra, trasporte á pie de obras y accesorios		10,000
		Francos..	580,532

RECAPITULACIÓN.

Trasporte de fuerza	1.217,094
Alumbrado	580,532
Total Francos	1.797,626

Se encarga al ingeniero Paridant el estudio de las aguas de Cajamarca y Totora.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 2 de octubre de 1906.

Nº 2,537.

Al señor L. Paridant, Jeje de la Sección de Electricidad de la Dirección General de Obras Públicas.

Presente.

Señor:

Terminado ya el reconocimiento de la corriente del estrecho de Tiquina, encomendado á la competencia de Ud., y sin resultado práctico de aprovechamiento, según lo manifiesta el informe que cursa en este Ministerio, el Gobierno Nacional ha resuelto comisionar á Ud. para la ejecución de los trabajos que detallan las instrucciones siguientes:

Primera.—Se constituirá Ud. en la ciudad de Sucre á inspeccionar los trabajos de captación de aguas que tiene á su cargo el ingeniero señor C. Doynel.

Informará Ud. al Gobierno sobre el concepto que se haya formado del plan general de la obra, del estado en que se encuentra, de su costo hasta el presente, debidamente comprobado, y lo que demande hasta su conclusión, de las modificaciones que á su juicio sean necesarias, de la utilización de fuerza á que puede dar lugar, además de los otros beneficios, y finalmente hará Ud. cuantas indicaciones le sugiera el estudio técnico.

Segunda.—Pasará Ud. á la ciudad de Totora, en el Departamento de Cochabamba, con objeto de trazar á la Junta Municipal de aquella localidad un plan para la conducción de aguas potables, no debiendo tardar en el lugar más que el tiempo extrictamente necesario á su juicio.

Tercera.—Constituido, después, en la ciudad de Cochabamba, inspeccionará Ud. los trabajos de defensivos del río Rocha encargados hasta el día de hoy al ingeniero señor Pease, haciendo las indicaciones que le sugiera su estudio circunstanciado.

Cuarta.—En las proximidades de esta última y provincias inmediatas, hará Ud. un estudio de las caidas de agua existentes y que fuesen aprovechables para aplicaciones industriales: entre otras las llamadas Chocaya, Liriuni, Pefajcha, Incachaca, etc. La llamada "EL SALTO" de Colomi, será objeto de los estudios de una asociación que actualmente tiene pendiente una solicitud de adjudicación minera.

Quinta.—Todos los trabajos que se le encargan anteriormente, deberá Ud. hacerlos á la brevedad posible, antes de que venga la época de lluvias y á fin de conocer la potencia mínima de las fuerzas hidráulicas.

Sexta.—Presentará Ud. á este Ministerio un informe circunstanciado sobre todos aquellos estudios, haciendo las indicaciones precisas para el aprovechamiento de los recursos naturales que á más de los indicados pudiera Ud. encontrar en su viaje.

Este Ministerio ha de dar á las autoridades respectivas las órdenes tendentes á facilitar esta comisión, que indudablemente corresponderá á la competencia é interés científico de Ud.

Me suscribo su atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles,
Ministro de Gobierno.

Ruinas de Tiahuanaco

Se comunica instrucciones al conservador de las ruinas.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 7 de junio de 1906.

Nº 2,417.

Al señor Arturo Seburo.

Tiahuanaco.

Señor:

Para el mejor desempeño del cargo que le ha confiado el Supremo Gobierno, sírvase Ud. tomar debida nota de las siguientes instrucciones:

1ª—Su labor estará preferentemente consagrada á la vigilancia permanente de los ruinas, no permitiendo que se extrriga de ellas ninguna piedra ni se practiquen excavaciones que en uno y otro caso, sólo este Ministerio podrá autorizar.

2ª—Cuando algunos viajeros ó turistas lleguen á ese lugar con objeto de visitar los monumentos, tendrá Ud. especial cuidado de redoblar su vigilancia.

3ª—Siempre que en el vecino pueblo de Tiahuanaco se emprenda el trabajo de construcción de casas, se informará Ud. del lugar de donde proceden los primeros materiales, pues, no existiendo en las inmediaciones ninguna clase de roca, es posible que se intente emplear las de las ruinas, como ha sucedido hasta el presente.

4ª—El mayor peligro que existe para el deterioro y la completa desaparición de los monolitos, es el de los indígenas, que, inspirados por su espíritu supersticioso, no tendrían reparo en contrariar los propósitos del Gobierno, destruyendo aquellos desde el momento en que se den cuenta de que son de propiedad exclusiva del Estado.

Inmediatamente de recibir el presente pliego, se servirá Ud. indagar que personas del lugar poseen piedras, pilastras, monolitos y otros objetos últimamente extraidos de las ruinas, dando aviso del resultado de su investigación al Ministerio de mi cargo, de cuya autoridad depende Ud. y con el que deberá entenderse para todo lo concerniente al desempeño de sus funciones.

Con esta misma fecha me dirijo á la Prefectura del Departamento, para que imparta al Corregidor del lugar las respectivas órdenes, á fin de que esa autoridad le preste á Ud. su concurso, de acuerdo con las anteriores instrucciones.

De Ud. atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Misión topográfica

Debe atenderse á los gastos de curación y traslación á Paris del señor Jaques Sever

Ministerio de Gobierno y Fomento. — La Paz, 2 de agosto de 1905.

Al señor Jacques Sever, Ingeniero Jefe de la Misión Topográfica.

Presente.

Señor:

En respuesta á sus atentos oficios de fecha 7 y 12 del mes de julio último, debo manifestar á Ud. que una vez que el accidente que ha comprometido su brazo derecho ha sido ocasionado por el desempeño de los trabajos que se le tienen encomendados, es decir, en el ejercicio de sus funciones, el Gobierno se halla dispuesto á pagar totalmente su curación.

En lo que respecta al deseo manifestado por Ud. de regreso á Europa, dejando, por consiguiente el cargo que hasta aquí ha desempeñado, me cumple expresarle que le serán abonados los gastos de viaje hasta Paris.

Con este motivo, me es grato dejar constancia de que en todo el tiempo que han durado sus funciones (octubre de 1903 hasta la fecha), el Gobierno se ha satisfecho y complacido de ellas.

Saludo á Ud. y me repito su atento y seguro servidor.

Aníbal Capriles.

Se reconoce en favor de Hachette y Cª de Paris un crédito por 98,000 Francos.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO. — La Paz, 28 de marzo de 1906.

Vistas las bases presentadas por la casa Hachette y Cª de Paris, para solucionar la reclamación referente á indemnizaciones, honorarios y costo de aparatos científicos correspondientes á la Misión Topográfica enviada en virtud de los contratos de 15 de febrero de 1901 y 1º de junio del mismo año, suscritos en Paris y Londres por la mencionada casa y el señor Avelino Aramayo, Ministro de Bolivia en la Gran Bretaña; considerando: que conforme al contrato de 1º de junio de 1901, el Ingeniero Geólogo, señor Dereims, debe gozar de una indemnización de cinco mil francos por año durante un lapso de tiempo igual al trascurrido cuando estuvo al servicio de Bolivia; que es atendible la indemnización pedida á causa de la permanencia y trabajos efectuados por el Coronel Sever en Bolivia en comisión de esa casa y sin haber gozado emolumento alguno de parte del Gobierno; que el precio calculado de los Taqueógrafos y Oreógrafos corresponde á la esclusiva que dicha casa tiene sobre estos instrumentos cuya propiedad adquiere el Estado y que han de prestar importantes servicios al Estado Mayor General de la República; que la remuneración por el empleo del método taqueográfico estipulada en el párrafo V del contrato de 15 de febrero de 1901, en forma de bonificación de una cantidad por extensiones determinadas, queda compensada con la suma de diez mil francos abonable por el uso de los taqueógrafos; que en el Presupuesto Nacional vigente no se ha consignado partida alguna para la cancelación del presente crédito *se resuelve:* el Gobierno Nacional no obstante la erogación de ciento cuarenta y ocho mil seiscientos sesenta y nueve bolivianos ochenta centavos (Bs. 148,669.80) ó sean trescientos noventa y siete mil trescientos treinta y nueve francos, sesenta céntimos (Fos. 397,339.60), que hizo en la primera comisión, reconoce á favor de la casa Hachette y Cª de Paris el crédito de noventa y ocho mil francos (Fos. 98,000) que hará consignar por las Cámaras Legislativas en la Ley financial de 1907 en la siguiente forma: indemnización por la permanencia del Coronel Sever en Bolivia, veinticinco mil francos (Fos. 25,000); adquisición de Taqueógrafos, cuarenta y cinco mil francos (Fos. 45,000); adquisición de oreógrafos, diez y ocho mil francos (Fos. 18,000), lo devengado por el uso de aparatos científicos diez mil francos (Fos.

10,000). Así mismo, reconoce á favor del Ingeniero geólogo, señor Dereims el crédito de veinte mil francos (Fos. 20,000) que el Tesoro Nacional abonará á dicho señor por entregas anuales de á cinco mil francos (Fos. 5,000) á partir de la presente gestión económica.

Regístrese y trascríbase á quienes corresponde.

MONTES.

Aníbal Capriles.

Claudio Pinilla.

D. del Castillo.

J. M. Saracho.

José S. Quinteros.

M. V. Ballivián.

Edificios fiscales

Se autoriza al Poder Ejecutivo para la reparación de edificios públicos en la ciudad de Oruro.

ISMAEL MONTES

Presidente Constitucional de la República

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente ley:

EL CONGRESO NACIONAL,

Decreta:

Artículo 1º—Se autoriza al Poder Ejecutivo para que mande reconstruir ó edificar de nuevo la casa de correos, el Palacio de Gobierno y continúe la construcción de la cárcel de la ciudad de Oruro en la forma que juzgue más conveniente.

Artículo 2º—Para los objetos expresados y hasta la conclusión de dichas obras, se fijará anualmente en el Presupuesto Nacional la partida de treinta y cinco mil bolivianos.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del Congreso Nacional.

La Paz, diciembre 29 de 1905.

ELIODORO VILLAZÓN.
BENJAMÍN CALDERÓN.
José Carrasco,
Senador Secretario.
César M. Ochávez,
Diputado Secretario *ad hoc*.
R. S. de la Quintana,
Diputado Secretario *ad hoc*.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como ley de la República.

La Paz, á 5 de enero de 1906.

ISMAEL MONTES.

Aníbal Capriles,
Ministro de Gobierno y Fomento.

Se autoriza la inversión del sobrante de Bs. 1,066.60 en la adquisición de materiales para la casa de correos de Oruro.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 29 de mayo de 1906.

Visto en Consejo de Ministros, el precedente oficio del señor Prefecto de Oruro, que manifiesta que, en el Tesoro Fiscal de ese Departamento, existe la suma de un mil sesenta y seis bolivianos sesenta centavos (Bs. 1,066.60 cts.) remitidos por el Tesoro Nacional para el pago de algunos servicios de la Administración de Correos, correspondientes al año 1905; que dicha suma constituye un sobrante de esa gestión, por estar ya terminadas sus operaciones; de conformidad á lo prescrito en el artículo 38, inciso 3º de la ley de administración financial de 21 de noviembre de 1872, se resuelve: autorizarse á la Prefectura de Oruro, para que ordene la inversión de la mencionada suma de Bs. 1,066.60 cts., en la adquisición de materiales para el trabajo del nuevo edificio de correos de la ciudad de Oruro.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.
A. Capriles.
C. Pinilla.
D. del Castillo.
J. M. Saracho.
José S. Quinteros.
M. V. Ballivián.

Se autoriza la consecución de un empréstito de Bs. 25,000 para la obra del Palacio de Gobierno.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 24 de agosto de 1905.

Visto el anterior oficio de la Prefectura y Comandancia General de este Depamento, y considerando que se halla agotada la partida de Bs. 80,000, que reconoce el Presupuesto Nacional de la presente gestión económica, en el item 2, párrafo 5º; capítulo único—Sección de Fomento, para la continuación del trabajo del Palacio de Gobierno de esta ciudad; que la acción de las aguas en la próxima estación puede comprometer la solidez de la parte construida hasta la fecha, de acuerdo con el informe del ingeniero constructor, que manifiesta la necesidad de continuar los trabajos de dicho Palacio, en Consejo de Ministros, se resuelve: autorizar á la Prefectura del Departamento para que gestione un empréstito hasta la cantidad de Bs. 25,000, destinado á la prosecución de la obra, que será cubierto descontando esta suma de la partida que se consigne para tal objeto en el Presupuesto Nacional de 1906.

Regístrese y trascríbase.

MONTES.

Aníbal Capriles.
Claudio Pinilla.
Juan M. Saracho.
José S. Quinteros.
M. V. Ballivián.

Se deniega la solicitud de Rosazza Prim, que pide la devolución de Bs. 510.

MINISTERIO DE GOBIERNO Y FOMENTO.—La Paz, 27 de noviembre de 1905.

Visto. el anterior memorial del señor Luis Rosazza Prim, representante de Eusebio y Antonio Rosazza Prim, en el que pide se ordene el pago de quinientos diez bolivianos (Bs. 510) que ha sido des-

contada por el Tesoro Nacional de la subvención que en favor de Pedro Rosazza Prim, reconoce el Presupuesto Nacional vigente; y considerando que el señor Prefecto del Departamento de Oruro, en oficio de fecha 15 de febrero del año en curso, manifestó que el contratista Pedro Rosazza Prim, en el techo de las galerías del Palacio de Oruro, había colocado en vez de calamina lata estañada; que, en consecuencia era necesario hacer las reparaciones convenientes en el mencionado punto del edificio, las que. según presupuesto levantado por los peritos Ordoñez y Ortuño, demandaron la erogación de quinientos diez bolivianos (Bs. 510) que esa suma fué remitida por el Tesoro Nacional, al señor Prefecto del Departamento de Oruro, en fecha 17 del indicado mes de febrero, con imputación al item 4º, § 5º, capítulo único, servicio de Gobierno y Fomento del Presupuesto Nacional vigente; que, en esta virtud, se insinuó al Ministerio de Hacienda descontara la cartidad de quinientos diez bolivianos (Bs. 510), á tiempo de ordenar el pago de la subvención que el presupuesto de la gestión presente reconoce en favor de Pedro Rosazza Prim; se declara que don Luis Prim; no tiene derecho á reclamar la devolución de la suma de quinientos diez bolivianos que ha sido descontada por el Ministerio de Hacienda é Industria.

Regístrese y devuélvase.

MONTES.

Aníbal Capriles.

J
20
R

Stanford University Libraries
3 6105 014 124 775

DATE DUE